

L'HISTOIRE DE LA COUR DES PRISES D'ANGLETERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 14 Mars 1932, à 14 heures

PAR

MAURICE FORCE

JURY

Président : M. Henry LÉVY-ULLMANN, professeur.

Suffragants { M. J. de la MORANDIÈRE, professeur.
M. LE BRAS, professeur.

PARIS

LES PRESSES MODERNES

45 rue, de Maubeuge, 45

1932

L'Histoire de la Cour des Prises d'Angleterre

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'HISTOIRE DE LA COUR DES PRISES D'ANGLETERRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 14 Mars 1932, à 14 heures

PAR

MAURICE FORCE

JURY

Président : M. Henry LÉVY-ULLMANN, professeur.

Suffragants { M. J. de la MORANDIÈRE, professeur.
M. LE BRAS, professeur.

PARIS

LES PRESSES MODERNES

45 rue, de Maubeuge, 45

1932

*La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises dans
les thèses; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs*



Introduction

Historiquement la Cour des Prises anglaise est un sujet qui, en Angleterre même, a été peu étudié ; à la seule exception d'un court ouvrage écrit après la guerre par E. S. Roscoe, à la demande du Lloyd, aucun travail d'ensemble n'a été tenté jusqu'à présent. C'est là un oubli qui mériterait d'être réparé, car aussi longtemps qu'il y aura des guerres, la Cour des Prises devra attirer l'attention de tous ceux qui s'intéressent à la guerre navale et aux droits et obligations des belligérants et des neutres sur mer.

La Cour des Prises anglaise appelle une étude particulière pour plusieurs raisons qui ne sauraient s'appliquer qu'à elle. Tout d'abord c'est une Cour de justice, un tribunal véritable, présidé par un juge exercé aux litiges nés de la navigation et du commerce maritime. En second lieu, ce tribunal est indépendant ; cette qualité, essentielle à la justice, n'a été acquise qu'après bien des luttes, après des siècles d'effort, de courage et de volonté opiniâtre. A l'heure actuelle il faut bien reconnaître que la Cour des prises est entièrement détachée de l'Exécutif ; elle n'est plus soumise qu'à la conscience et à la valeur de ceux qui la président.

En dernier lieu, et c'est à ce titre surtout qu'elle nous intéresse, l'Angleterre possède la plus ancienne Cour des Prises du monde. Nous verrons que la date de son existence est tout approximative, mais un document formel nous indique son fonctionnement en 1357 ; depuis cette date, nombreux

sont les parchemins qui nous font suivre l'évolution lente et difficile d'une juridiction jalousée, attaquée, violemment critiquée par les autres Cours. Après avoir failli succomber, la Cour des Prises finit par triompher de tous les obstacles et, grâce à la valeur de plusieurs grands juges dont les noms appartiennent autant à l'histoire du droit qu'à l'activité politique ou diplomatique de leur pays, elle affirme à tous sa compétence et son autorité. Depuis 1616, c'est-à-dire depuis le départ du fameux Chief Justice Coke, sa juridiction n'est plus discutée; elle devient désormais et pour toute l'Angleterre le tribunal chargé de prononcer la condamnation des navires et des marchandises saisis en vertu des droits de la guerre. Son rôle fut considérable, son activité immense et l'œuvre accomplie couronnée d'un tel succès que le prestige qui l'entoure en Angleterre est l'obstacle le plus sérieux, pour ne pas dire irréductible, à la constitution d'une Cour internationale des prises dont le projet fut jadis soumis aux Conférences de la Haye.

Avant de commencer cette étude, il convient d'insister sur un point essentiel qui doit être bien compris : dans le présent livre, il sera parlé indistinctement de la Cour de l'Amirauté et de la Cour des Prises; il n'existe entre elles qu'une seule différence, celle qui tient à l'état de paix ou à l'état de guerre; c'est la même juridiction dont le rôle habituel est de départager les armateurs, les commerçants, et les entreprises intéressées à tout ce qui touche au commerce maritime, qui décide de la condamnation des biens capturés dans la guerre navale ou de leur restitution aux propriétaires. A cet égard, on peut dire que la Cour des Prises est un tribunal permanent et il en a toujours été ainsi. La Cour de l'Amirauté a été créée pour lutter contre le fléau du commerce ma-

ritime au Moyen-Age : la piraterie ; les amiraux se virent confier des attributions judiciaires pour les aider dans la lutte entreprise contre les pillards qui infestaient les mers ; très rapidement, ils se firent suppléer dans leur rôle de juges et les empiètements étant inévitables surtout de la part des gens dont les profits suivaient la courbe des procès, le tribunal de l'amiral devint la Cour de l'Amirauté, le « serjeant at arms », un juriste véritable et, au seizième siècle, l'amiral juge avait disparu.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHAPITRE PREMIER

Des origines au début du XVII^e Siècle

La Cour de l'Amirauté est née vers le milieu du XIV^e siècle. Elle est le résultat des hauts faits accomplis par les ruffians de toutes nations qui parcouraient les mers à l'aûft de brigandages fructueux.

Contre la piraterie les principaux Etats opposèrent une marine nationale dont les succès furent d'autant plus limités qu'il advenait fréquemment aux souverains d'encourager les équipages des hors la loi pour les utiliser dans la guerre contre leurs voisins ennemis.

Les abus commis par cette flotte indépendante soumise au seul contrôle de ses chefs occupent une très grande partie de la correspondance diplomatique du Moyen-Age. L'Angleterre pour aider ses chefs d'escadre dans la destruction des pirates, leur attribua des pouvoirs judiciaires et la plus grande activité des Amiraux-juges jusqu'au règne d'Henri VIII est limitée au jugement des équipages dont s'emparaient les vaisseaux du Roi.

Comment les Tribunaux des Amiraux ont-ils été amenés à juger les navires saisis en vertu du droit de la Guerre ? C'est là une question à laquelle on ne peut répondre que par des hypothèses. Il est probable que la Couronne a considéré

dès les débuts les Tribunaux des amiraux comme ses auxiliaires directs ; dans la paix, pour la répression de la piraterie et dans la guerre, pour le contrôle des captures effectuées par la marine de guerre et les vaisseaux corsaires.

Juridiction pénale et Cour des Prises telle apparaît la Cour de l'Amirauté dans ses débuts.

L'histoire de la haute juridiction maritime anglaise est celle d'un immense et magnifique effort. Elle doit d'avoir subsisté, à la ténacité opiniâtre des juges qui l'ont présidée aux périodes les plus troublées de sa longue évolution.

§ I

JURIDICTIONS CHARGÉES DE RÉPRIMER LA PIRATERIE, ANTÉRIEUREMENT A 1357, DATE CERTAINE DE L'EXISTENCE DU TRIBUNAL DE L'AMIRAL. — MÉTHODES JUDICIAIRES DE L'ÉPOQUE.

Les tribunaux ordinaires, les Cours de droit coutumier, le Chancelier, et les juges de comtés donnaient rarement satisfaction aux plaideurs étrangers qui faisaient appel à la justice anglaise, et les obligations prévues dans les traités ou à la suite d'arbitrages restaient le plus souvent lettre morte.

En 1340 eut lieu le combat naval de l'Ecluse qui vit la défaite des escadres françaises et assura au roi d'Angleterre la maîtrise des mers. Cette victoire eut une influence certaine sur la création de la Cour de l'Amiral. Le principal rôle des amiraux étant de maintenir la paix du roi sur les mers, c'est tout naturellement qu'ils se virent appeler à juger les pirates chassés par leurs vaisseaux.

Jusqu'au milieu du quatorzième siècle, ce soin appartenait aux juridictions ordinaires du royaume, c'est-à-dire aux Cours de droit coutumier, au Chancelier et au Conseil du Roi. Mais, dans la majeure partie des cas, l'affaire était déférée à la Chancellerie, et le plus souvent renvoyée soit devant la Cour du Banc du Roi, soit devant des juges de comtés que présidaient les Commissaires d'oyer and terminer, c'est-à-dire possédant la grande commission d'assises qui leur permettait d'appliquer les peines criminelles.

Le jury était celui du lieu où les marchandises pillées

avaient été saisies, ou celui du domicile réel ou supposé des pirates.

L'énumération chronologique d'un certain nombre de litiges antérieurs à 1357, date certaine de la nouvelle juridiction maritime, va nous montrer qu'avant le milieu du quatorzième siècle, la Cour de l'Amiral était complètement inconnue ; ce résumé de quelques faits illustrera en même temps les méthodes judiciaires du Moyen-Age ; grâce à elles, on comprend que la piraterie soit demeurée pendant plusieurs siècles une occupation prospère.

En 1309, Philippe IV, roi de France, demande à Edouard II la restitution de marchandises, saisies par des marins anglais. Le roi répond que le Chancelier fera justice. Deux ans plus tard, c'est Edouard II qui menace Philippe IV de lettres de représailles, à la suite d'actes de brigandages commis à Crauzon, en Bretagne, au préjudice de sujets anglais (1).

La correspondance diplomatique du Moyen-Age était un éternel échange de balles où les souverains devenaient alternativement demandeurs et accusés, quelquefois les deux en même temps, sans que cela nuise d'ailleurs le moins du monde aux brillantes opérations de leurs sujets.

En 1313, le Chancelier désigne plusieurs commissaires et leur délivre la Commission d'oyer and terminer pour examiner les plaintes formulées par des Flamands, victimes de marins anglais trop audacieux, et instruire l'affaire : « par le serment des marchands anglais et étrangers et autres honnêtes hommes de la liberté de nos Cinq Ports, et des divers comtés dudit royaume... et entendre et juger (c'est la

(1) Select Pleas in the Court of admiralty, Vol. I, p. XIX.

formule même oyer and terminer) la cause sans crainte ni délais, conformément au droit marchand » (2).

Toujours en suivant l'ordre chronologique l'affaire suivante montre ce qu'était la justice de l'époque et l'astuce des plaideurs, surtout quand ils étaient pirates.

En 1315, un navire flamand se trouve pillé dans le havre d'Orwell et les marchandises conduites dans le petit port de Rye. Les victimes, ayant connu la destination de leurs biens, obtiennent qu'ordre soit donné aux maires et baillis de la ville de faire une enquête; celle-ci a lieu et les pirates confessent les vols, mais objectent à la compétence des baillis : « quia visum habere non potuissent »; malgré la naïveté de la défense, les baillis s'inclinent. Nouvel ordre leur est donné d'avoir à conduire les pirates et marchandises devant le roi; l'ordre n'ayant pas été obéi, Robert de Kendale, commandant le Château de Douvres, fût chargé d'arrêter le maire, les baillis et les pirates, de saisir les marchandises et « d'amener le tout » devant le roi. Les documents ne racontent pas le dénouement de cette amusante histoire, mais il ne semble pas que les Flamands aient recouvré grand chose, car ils furent bannis du royaume un peu plus tard, ce qui simplifiait grandement la procédure et les efforts du Conseil du Roi (3).

De tels cas étaient très fréquents. Il n'y avait pas, à proprement parler, de déni de justice, mais plutôt incapacité notoire dans la répression. Le nombre des plaintes augmentant des négociations furent engagées entre les Flamands et le roi d'Angleterre; elles aboutirent, en 1320, à la signature d'un accord qui prévoyait le renvoi de tous les litiges devant des arbitres désignés par les deux états, avec pouvoir de juger :

(2) *Select Pleas in the Court of admiralty*, Vol. I, p. XIX.

(3) *Select Pleas in the Court of admiralty*, Vol. I, page XX.

« selon la loi et la coutume de la terre et la loi marchande ». Le même accord se révéla pour le roi d'Angleterre un véritable succès politique. La Flandre, en reconnaissant sa souveraineté sur les mers, admettait que tous les pillages devaient être considérés comme commis dans les ports anglais (4).

En 1321 un traité, à peu près semblable, fût signé avec Jean de Bretagne, sans toutefois la déclaration de souveraineté qui n'aurait pas été admise; les parties précisent que la procédure sera « sommaire et droite ».

Les pillages sur mer, les brigandages le long des côtes et jusque dans les ports, par les marins de toutes les nations, mettaient le commerce en péril et jetaient un trouble profond dans les échanges internationaux.

Les documents consultés par Marsden, et réunis dans sa collection *Select Pleas in the Court of Admiralty* fournissent d'innombrables récits d'attaques, vols à main armée, et brigandages impunis.

En 1327, un navire anglais ayant été pillé et son équipage égorgé jusqu'au dernier homme, par des pirates d'Ouessant, au large de Brest, près de la pointe Saint-Mathieu, les armateurs et parents des victimes adressèrent une pétition au Conseil du roi, pour obtenir justice, mais la réparation des dommages étant pratiquement impossible, le Conseil fit saisie des marchandises françaises jusqu'au montant présumé du dommage subi pour indemniser les victimes (5).

Le cas suivant est intéressant, car il expose la procédure habituelle devant les Cours de justice du royaume; qu'il s'agisse de poursuites dirigées contre des pirates ou d'accusation

(4) *Select Pleas in the Court of admiralty*, Vol. I, page XXII.

(5) *Select Pleas in the Court of admiralty*, Volume I, page XXV.

publique pour un meurtre commis dans le comté, la procédure était à peu près la même.

En 1339, à la suite de plaintes formulées par des marchands Espagnols, Portugais et Catalans, contre des marins anglais qui s'étaient rendus coupables d'actes de brigandages dans les eaux de Southampton, le Chancelier délivra une commission à Sir John de Stonore, John de Stures et John de Hampton pour instruire et juger l'affaire.

Le document, après avoir désigné les juges, leur ordonnait : « de faire enquête sur les pillages commis sur terre
« ou sur mer dans le comté de Southampton au préjudice de
« marchands de nations étrangères, amies de l'Angleterre,
« saisir les marchandises volées et les restituer à leurs propriétaires, et obliger les pirates, en cas de non restitution,
« à donner satisfaction, sous forme de dommages, et en outre,
« pour le cas où il serait impossible de former un jury dans
« le Comté, s'enquérir par le serment des marchands, marins
« et étrangers vivant dans le voisinage des lieux où les pillages avaient été commis ». Si les gens des localités où habitaient les pirates ou qui avaient reçu les marchandises n'assistaient pas à l'enquête, les juges avaient ordre de saisir les biens des habitants de ces localités jusqu'à ce que restitution fut obtenue conformément au droit commun (at common law). Le jury ayant tout de même été formé, un verdict fut rendu, indiquant les noms des pirates et désignant les marchandises venues aux mains de chacun d'eux. L'ordre d'exécution délivré par les juges échoua devant la réponse « non sunt inventi ». Et là, tout comme en 1315, il n'apparaît pas que les victimes aient recouvré quoi que ce soit (6).

(6) Select Pleas in the Court of admiralty, Volume I, page XXIX.

En 1343, au milieu d'une correspondance échangée entre le roi d'Angleterre et le roi d'Espagne, à propos d'actes de piraterie, on trouve une lettre d'Edourad III dans laquelle ce dernier déclare que les poursuites ont été renvoyées devant son Conseil, et qu'après jugement il a été reconnu que les soi-disant brigandages étaient un cas de bonne prise qui, conformément au droit maritime, devait entraîner la confiscation des navires au profit des capteurs (7).

Jusqu'à cette date, nulle part il n'est question de cour d'amirauté; les juridictions auxquelles les plaideurs avaient recours, pour obtenir réparation, étaient les cours de droit commun (Hanc du Roi, Common Pleas), le Conseil du roi, la Cour du Chancelier et des arbitres.

(7) Select Pleas in the Court of admiralty, Volume I, page XXXVIII.

§ II

LES TRIBUNAUX DES AMIRAUX

Nous arrivons à une époque décisive dans l'histoire de notre sujet. Depuis Sestas et Leybourne, nommés amiraux dans les dernières années du treizième siècle, de nombreux chefs d'escadre avaient été désignés pour une expédition particulière où, pour un temps très court, leur commandement était limité à la conduite d'une partie seulement des flottes royales : amiral du Nord, amiral du Sud ou de l'Ouest. Ces premiers amiraux exerçaient depuis toujours un pouvoir disciplinaire sur tous les hommes à bord de leurs vaisseaux ; leurs lettres de commission mentionnaient formellement ce pouvoir, qui d'ailleurs n'était pas exclusif (en 1337, des commissaires avaient été désignés pour juger des actes de rebellion commis à bord des vaisseaux). Néanmoins, ce pouvoir disciplinaire étant très général et unanimement admis, il n'est pas improbable qu'il se soit étendu aux pillages commis par les navires sous les ordres des amiraux. C'est vraisemblablement l'origine de leur juridiction.

A partir de maintenant, nous allons assister à un détachement très net des litiges maritimes qui abandonneront peu à peu les cours ordinaires pour relever de la juridiction des amiraux. En 1354, un statut d'Edouard III décide que les marchands étrangers, dépouillés sur mer de leurs biens, en obtiendront la restitution, en faisant la preuve de leurs droits de propriété, à l'aide de signes, marques ou inscriptions, sans

avoir à utiliser la procédure ordinaire (at common law) (1). Quoique ce statut se réfère aux captures faites par les pirates, et non à des captures, conséquences de la guerre, la mention expresse qu'une action au « common law » sera inutile et les fréquentes références au droit maritime de cette époque sont les indices certains d'une situation nouvelle.

En 1353, l'Angleterre et le Portugal signent un traité, aux termes duquel les marchandises des parties contractantes, saisies sur navire ennemi, doivent être restituées.

Quatre ans plus tard, les amiraux d'Edouard III, obligés d'interpréter le traité dans un litige où il s'agissait de marchandises portugaises pillées par les marins français, et reprises par des équipages anglais, donnèrent gain de cause à leurs compatriotes en s'appuyant sur l'état de guerre existant entre la France et l'Angleterre.

Les marchands Portugais en appelèrent à Edouard III. Celui-ci, dans une lettre adressée au roi de Portugal, confirma la sentence de ses juges, en déclarant qu'il y avait bonne prise (2).

Tous les auteurs anglais sont unanimes à considérer cette lettre de 1357 comme la preuve qu'une nouvelle juridiction avait pris naissance dès le milieu du quatorzième siècle : La Cour de l'Amiral. Il est à noter que la première affaire, mentionnée dans les documents, est une affaire de prise.

Quelques années plus tard, une commission d'oyer and terminer, ayant renvoyé le procès d'une pirate devant les cours royales, pour le juger conformément au droit coutumier, est supprimée et remplacée par une nouvelle commission ordonnant que le jugement soit rendu d'après le droit maritime.

(1) Select Pleas in the Court of admiralty, Volume I, page 41.

(2) Foedera, 29 Avril 1357.

Avec l'existence des nouvelles cours d'amirauté, nous assistons non seulement à l'évolution d'une juridiction nouvelle, mais aussi au développement du droit maritime et du droit des prises qui avaient existé à l'état d'embryon dans les innombrables tribunaux locaux des ports qui siégeaient entre deux marées (*from tide to tide*). Devant ces cours locales, présidées par les baillis, et composées de marchands et de gens de mer, on appliquait des usages locaux, des coutumes régionales qui différaient suivant les provinces. La Cour de l'Amirauté ne supprimera pas ces juridictions mineures si attachées à la vie des ports, mais aidera, en se développant, à l'unification d'un droit de la mer.

En 1357, pour la première fois, un document mentionne l'existence du nouveau tribunal que président les amiraux des différentes provinces maritimes du royaume. A partir de cette date, les documents vont préciser les attributions judiciaires des amiraux.

Trois ans plus tard, en 1360, John Pavely est nommé capitaine de la flotte avec les pouvoirs disciplinaires habituels auxquels s'ajouta, pour la première fois, le pouvoir de juger « *to hold pleas* ». La même année, le commandement des trois flottes : Nord, Sud et Ouest se trouve confié à un seul amiral : Sir John de Beauchamp auquel succède, en 1361, Sir Robert Herle. Les lettres patentes de Beauchamp et de Herle contiennent, en sus des pouvoirs disciplinaires, un droit de juridiction et en outre, et cela pour la première fois, le droit de nommer un député pour assister l'amiral dans ses fonctions judiciaires; le député deviendra très rapidement le Juge de la Cour de l'Amirauté, et supplantera complètement l'amiral dans ses attributions judiciaires.

Le passage des lettres patentes, relatif au droit de juri-

diction, était ainsi conçu : « lui donnant pleins pouvoirs par
« les présentes, d'entendre les plaintes de tous ou d'un seul,
« de prendre connaissance des différends maritimes, faire
« justice, redresser et punir toutes offenses, emprisonner et
« mettre en liberté les prisonniers qui le méritent et faire
« toutes choses qui appartiennent à l'office d'amiral comme
« elles doivent être faites, et ce conformément au droit mari-
« time » (3).

Les lettres patentes du Comte d'Arundel (1386), John Beaufort, Marquis de Dorset (1398), Sir Thomas Percy, comte de Worcester (1399) sont rédigées en termes identiques.

Jusqu'au début du quinzième siècle, il n'y eut pas une Cour de l'Amirauté pour toute l'Angleterre, mais plusieurs juridictions; chaque amiral avait son tribunal dont la compétence était locale, il tenait ses audiences dans les villes les plus importantes des provinces soumises à son commandement. Il est très difficile de connaître la date à partir de laquelle la Cour de l'Amirauté est devenue une juridiction unique pour tout le royaume; les deux statuts de Richard II sur la limitation des pouvoirs des Cours d'amirauté parlent des amiraux et de leurs députés; comme ces deux documents sont respectivement de 1389 et 1391, il ne fait aucun doute que dans les cinquante années qui suivirent la première apparition de la Cour de l'Amiral, il existait un certain nombre de tribunaux de cette nature.

Les amiraux furent très rapidement l'objet de nombreuses critiques. On leur reprochait leurs déplacements continuels qui étaient cause de troubles sérieux dans l'administration de la justice; ainsi, un procès engagé à Londres « à la key

(3) Foedera, 29 Avril 1357.

de William à Southwark », se terminait à Lotwisthul dans l'Ouest. Mais, les critiques les plus sérieuses et les plus fondées, s'adressaient surtout à leurs empiètements continuels sur les juridictions des ports de mer ; les plaintes furent nombreuses tant de la part des plaideurs que des baillis des villes jouissant d'un privilège de juridiction. Un autre reproche très grave, adressé aux amiraux, était de juger le plus souvent sans l'assistance d'un jury.

En 1371, les marchands présentèrent une pétition au Parlement (4), quelques années plus tard, les abus et irrégularités commis par Jean Holland, Comte de Huntingdon, et amiral de l'Ouest, amenèrent le vote des fameux statuts : 13 Richard II c. 5 et 15 Rich. c. 3 restreignant notablement les pouvoirs des amiraux. Le premier statut, qui est de 1389, déclare que les amiraux limiteront leur compétence à tous les litiges ayant pris leur naissance dans la navigation maritime. Le statut de 1391, après avoir rappelé les abus commis, parmi lesquels figurent les empiètements sur les juridictions de bourgs, villes et comtés, confirme les limitations du statut de 1389. Ces deux textes n'ayant pas supprimé les abus, une nouvelle loi fut votée en 1400, renforçant les interdictions déjà prévues et infligeant une amende à quiconque intentait une action devant la Cour de l'Amirauté, contrairement aux statuts de Richard II.

(4) Même ouvrage, page 47.

§ III

LA COUR DE L'AMIRAUTÉ SA LENTE ET DIFFICILE PROGRESSION

Le quinzième siècle est une période d'instabilité et de confusion dans l'histoire de la Cour de l'Amirauté. Sur mer, la piraterie n'a jamais été plus florissante, les marins de toutes les nations font une chasse prospère au commerce maritime, et la répression est rendue illusoire par la rapidité des métamorphoses. Devant la carence des tribunaux, les équipages exécutent par une justice rapide et sommaire les pirates dont ils s'emparent.

La Cour de l'Amirauté n'a pas encore une compétence exclusive pour tous les litiges nés de la navigation ou du commerce par mer. Pendant longtemps encore et jusqu'au début du dix-septième siècle les juridictions de droit coutumier s'efforcent d'attirer à elles les différends qui, d'après les textes en vigueur, relèvent de la Cour de l'Amirauté.

En 1453, un Acte du Parlement vint autoriser le Chancelier, avec l'assistance d'un magistrat des Cours de droit coutumier, à juger les procès de piraterie toutes les fois que la victime était sujet anglais (5).

La Couronne ne reste pas insensible devant le danger que fait courir à la navigation les actes de brigandages commis jusque dans les ports. En 1406 elle confie directement aux marchands la surveillance des mers, avec pouvoir de nom-

(5) Foedera, 29 Avril 1357.

mer un amiral. Cette tentative échoua presque aussitôt d'ailleurs, l'innovation dépassant les limites raisonnables du but poursuivi. Et, le résultat immédiat de cet échec, fut l'accroissement des pouvoirs confiés aux amiraux ; par un statut de l'année 1414, ils se virent autorisés à nommer dans certains ports un « Conservateur des Trêves » chargé de juger les pirates (6).

Rien n'illustre mieux l'extraordinaire confusion régnant à l'époque que le cas de Thomas de Beaufort qui, en 1408, était en même temps amiral, archevêque de Canterbury, Chancelier, Gardien des cinq Ports, Conservateur des Trêves, Comte de Dorset et duc d'Exeter, cumulant ainsi les plus hauts titres et les premières charges du royaume.

Cependant, malgré ses nombreuses imperfections, la Cour de l'Amirauté progresse. Au lieu des cours, présidées par les amiraux du Nord, du Sud et de l'Ouest, il n'existe plus qu'une seule juridiction fixée à Londres et tenant ses audiences dans une vieille église désaffectée du faubourg de Southwark. Les amiraux ont été remplacés par leurs lieutenants ou députés, de plus en plus choisis parmi des juristes. Le Black Book de l'Amirauté écrit à l'usage du duc d'Exeter, c'est-à-dire vers le début du quinzième siècle, commence par les conseils suivants : « Lorsque l'amiral est nommé, il doit
« désigner comme lieutenants, députés ou autres officiers
« sous ses ordres, les hommes les plus loyaux, les plus sages,
« et les plus experts dans le droit maritime et les anciennes
« coutumes de la mer, afin qu'avec l'aide de Dieu et leur
« juste et bon gouvernement la charge puisse être remplie à
« l'honneur de ce royaume ».

(6) Même ouvrage, page 52.

Les députés, ou serjeants au début n'étaient que des suppléants; ils pouvaient être révoqués ad nutum, et leur fonction durait aussi longtemps que le bon plaisir de l'amiral. Dans le cours du quinzième siècle, leur charge devient plus stable et, sous le règne d'Edouard IV, les premières lettres patentes apparaissent. En 1482, William Lacy, bachelier en droit civil, est le premier juge nommé directement par la Couronne (7). C'est là un grand progrès qui contribuera pour beaucoup au développement et à l'affermissement de la juridiction maritime pour toute l'Angleterre.

Le roi, en désignant directement le juge de la Cour de l'Amirauté, retire à l'amiral l'initiative d'un choix qui trop souvent se portait sur des personnages incapables, ignorants des principes élémentaires du droit et, dans bien des cas, asservis à leur maître et seulement préoccupés de faire leur fortune.

(7) Même ouvrage, page 54.

§ IV

AU SEIZIÈME SIÈCLE L'EXISTENCE DE LA COUR DE L'AMIRAUTÉ SE STABILISE — ELLE ÉTEND LES LIMITES DE SA COMPÉTENCE.

Le seizième siècle est une époque capitale dans la vie de la Cour de l'Amirauté. Attaquée violemment par les vieilles juridictions de droit coutumier, soutenue ouvertement par la monarchie impérialiste et autoritaire des Tudor, la nouvelle juridiction va étendre le champ de sa compétence et acquérir une réelle autorité tant en Angleterre que dans les principaux états européens. Le droit et la procédure progressent, et la Cour de l'Amirauté sera fréquemment appelée à jouer un rôle d'arbitre dans les différends intéressant des états souverains. Tous ces avantages ont été acquis par la valeur, l'indépendance et l'intégrité de plusieurs grands juges. C'est pour beaucoup à Cooke, Lewes et César que la Cour de l'Amirauté doit d'avoir gagné la confiance non seulement des plaideurs anglais mais aussi des chefs de gouvernements étrangers.

La piraterie intéresse toujours au premier chef les principaux états et les premières années du règne d'Henri VIII sont marquées par des négociations actives entre la France et l'Angleterre sur les mesures à prendre pour une répression plus rigoureuse de la piraterie. Ces négociations aboutirent à la signature de plusieurs traités avec Louis XII et François Premier, organisant des tribunaux spéciaux dans chacun des

états. La procédure était sommaire et le jugement rendu sur le seul examen des faits; il n'existait qu'un appel devant le Conseil du Roi et seulement en fournissant caution.

Les Commissaires Anglais qui composèrent le premier tribunal d'exception, conforme aux traités, furent le Comte de Surrey, Grand Amiral, Cuthbert Tunstall, Maître des Rôles, et Christofer Middleton, Juge de la Cour de l'Amirauté.

De plus en plus, la Cour de l'Amirauté va se rapprocher du tribunal qui lui a succédé en 1873 dans la dernière réforme qui touche à son organisation. Toute la branche criminelle va s'en détacher pour appartenir aux cours de droit commun, ce qui est plus conforme à l'histoire du droit pénal et à l'esprit qui l'anime; la piraterie est une crime qui doit relever de la compétence des jurys de comtés, présidés par les Juges du Banc du Roi qui, aujourd'hui encore, parcourent les provinces d'Angleterre et tiennent leurs assises en vertu de la très ancienne commission d'oyer and terminer. Cette réforme aura lieu sous Henri VIII.

Après l'activité des tribunaux d'exception et surtout la formation d'une marine nationale, le nombre des brigands de toutes nations, qui donnaient la chasse au commerce maritime, diminuera, et leur sort dépendra désormais des juries de comtés formés et présidés par les juges des « common law courts ».

(A l'heure actuelle, le Tribunal compétent pour tout ce qui touche à la piraterie, en quelque lieu qu'elle se produise, est la Cour Centrale Criminelle — The Old Bailey — siégeant à Londres; elle ne diffère en rien des autres cours d'assises).

A côté de cette réforme, qui retire à la Cour de l'Amirauté une branche très importante de son activité, nous assis-

tons à une extension et à un développement remarquables de la compétence civile et commerciale. La Cour de l'Amirauté va devenir de plus en plus le véritable tribunal des gens de mer et des commerçants intéressés aux échanges maritimes. en même temps que le tribunal qui intéresse au premier chef la marine de guerre et les puissances étrangères, grâce à son rôle exclusif en matière de prises. Car si le premier jugement de condamnation existant dans les archives est de 1580, il ne fait aucun doute que, bien avant cette date, la Cour de l'Amirauté s'était livré à l'examen de nombreux cas semblables où le sort d'un navire et d'une cargaison, saisis en vertu des droits de la guerre, était en jeu.

Il convient d'indiquer sommairement le développement de la branche civile et commerciale. Richard II avait limité notablement les pouvoirs judiciaires des amiraux. Henri VIII a levé toutes les restrictions. Dans les lettres patentes des amiraux de Richard II, après le vote des fameux statuts, leur compétence judiciaire avait été réduite conformément à la loi; les lettres du Comte de Huntingdon sont très nettes à cet égard. Avec Henri VIII, changement complet de politique.

En 1525, les lettres patentes d'Henri, duc de Richmond, fils naturel du roi, Grand Amiral à l'âge de six ans, contiennent un large pouvoir de juridiction avec l'addition de la clause : « aliquibus statutis ordinationibus sive restrictionibus in contrarium actis editis ordinatis sive provisus non ostantibus » (1), clause qui abolissait en fait les Statuts de Richard II, et levait toutes les restrictions.

Vers la fin du règne de Henri VIII, les lettres patentes autorisent l'amiral à juger : « toutes choses faites ou commi-

(1) Foedera, Vol. 14, page 42.

« ses, ou devant être faites ou commises tant sur mer que
« sur les eaux douces et rivières jusqu'aux premiers ports,
« ainsi qu'en Angleterre et Irlande et autres posses-
« sions » (2).

Par la généralité de la formule on voit que, dès cette époque, la Cour de l'Amirauté acquiert un pouvoir absolu de juridiction pour tout ce qui se passe sur mer, pouvoir qui ne peut s'expliquer que par le désir du roi d'augmenter l'importance et les profits d'une charge le plus souvent confiée à un favori ou à un enfant naturel.

En même temps que la Cour de l'Amirauté se développe, on assiste, avec Edouard VI, le successeur d'Henri VIII à une tentative de répression contre les abus commis par certains amiraux, dans leurs prérogatives judiciaires, qu'ils exerçaient en fait assez rarement. En 1547, Lord Seymour of Dudley est nommé Grand Amiral. Un an plus tard, accusé d'avoir trompé dans des brigandages et de s'être emparé de biens naufragés, malgré les réclamations des propriétaires, il est condamné à mort et décapité.

(2) Select Pleas in the Court of the admiralty, page 59.

§ V

LE CONFLIT ENTRE LES COURS DE WESTMINSTER ET DE L'AMIRAUTÉ

Au début du dix-septième siècle, après le départ du Chief Justice Coke, la Cour de l'Amirauté était devenue un tribunal puissant et respecté ; pour les plaideurs anglais comme pour les chefs de gouvernements étrangers, l'ancienne Cour de l'Amiral était le tribunal maritime d'Angleterre, et la Cour des Prises pour tout le royaume (à l'exception de l'Ecosse).

Mais cette situation solide, qui faisait de la juridiction navale, l'égale des Cours de Westminster, ne fut acquise qu'après une lutte sévère où le principe même de l'existence de la Cour de l'Amirauté fut mis en jeu.

Nous avons vu que, grâce à la faveur royale, la Cour de l'Amirauté réussit à étendre très loin et très rapidement sa compétence sur tous les litiges nés de la navigation et du commerce par mer. Un pareil développement, pour une juridiction dont les origines et la situation particulière semblaient la mettre en marge du système judiciaire général, devait provoquer une jalousie tenace et un profond ressentiment de la part des « common law courts ». La grande lutte de compétence qui dura plus de quatre vingts ans pour finir sur le triomphe de haute juridiction navale, était inspirée, de l'avis de tous les auteurs anglais, par des mobiles peu glorieux ; le barreau et la magistrature des cours rivales voyaient dans le succès de la Cour de l'Amirauté beaucoup plus la perte de

profits et d'avantages pécuniers qu'une atteinte au prestige de leurs juridictions.

Les Cours de Westminster auraient très probablement réussi dans leur volonté de vaincre si la Cour de l'Amirauté n'avait eu pour elle la protection des Souverains, qui la considéraient surtout comme une émanation du Conseil, et son auxiliaire en temps de guerre, pour le jugement des navires et marchandises ennemis. Car, outre le prestige qui s'attachait à leur puissance judiciaire et à leur longue histoire, les Cours de droit coutumier possédaient deux armes redoutables : les writs de prohibition et de supersedeas ; contre elles, toutes les autres cours étaient désarmées ; le jugement d'une affaire leur échappait de manière absolue, si tel était le bon plaisir du Chief Justice siégeant à Westminster.

Les « records » de la Cour de l'Amirauté, entre les années 1550 et 1610, forment l'éloquent témoignage du conflit (1). Aucune distinction n'était introduite entre les litiges civils et commerciaux et les affaires de prises.

Nous ne citerons qu'un exemple, mais qui, à lui seul, suffira à montrer tout l'acharnement de la lutte.

En 1558, le commerçant français, Thomas Combes, avait acheté à Londres des marchandises à l'Anglais Adam Wintropp. L'échéance venue, Combes n'ayant pas payé, son créancier l'assigna devant le tribunal de la Cité de Londres. Combes répondit en engageant une instance parallèle devant la Cour de l'Amirauté qui « par le synistre travail de l'ambassadeur de France, et aussi par d'autres moyens inusités » ordonna l'arrestation de Wintropp. Une décision du Conseil du Roi vint suspendre les deux procès jusqu'à nouvel ordre.

(1) *Select Pleas in the admiralty*, Volume II, pages 41 et suivantes.

Combes, sans en tenir compte, reprit son instance et Wintropp fut à nouveau arrêté. La Cour du Banc du Roi, ne voulant pas capituler, fit arrêter les juges de la Cour de l'Amirauté. Le conflit menaçait de s'éterniser. Aussi, le Conseil prit la très sage mesure de faire comparaître devant lui le Chief Justice et le juge de la Cour de l'Amirauté. L'affaire se termina sur la désignation de plusieurs arbitres, choisis par des marchands.

En 1606, le fameux Sir Edouard Coke fut élevé sur le Banc des Common Pleas; ses attaques contre les Cours du Chancelier et de l'Amirauté devaient provoquer une réaction qui amena sa chute définitive en 1616.

Quoique dans ses Institutes, les prises ne figuraient pas, parmi les exemples d'empiètements de la Cour de l'Amirauté sur les common law courts, il délivra, en 1610, un writ de prohibition dans lequel il indiquait, de la manière la plus formelle, que tous les litiges, où le sort de marchandises ou navires saisis en vertu des droits de la guerre était en jeu, relevaient non pas de l'Amirauté mais des juridictions ordinaires.

Après la disgrâce de Coke, la compétence de la Cour de l'Amirauté ne fut plus jamais contestée.

§ VI

LE PRINCIPE QU'UN JUGEMENT EST NÉCESSAIRE POUR VALIDER UNE PRISE. — DÉVELOPPEMENT ET PERFECTIONNEMENT DES MOYENS DE PREUVE ET DE PROCÉDURE A LA FIN DU XVI^e SIÈCLE.

Très tôt dans son histoire, la Cour de l'Amirauté a posé et appliqué le grand principe juridique qui doit être obéi dans toutes les guerres navales, et sans lequel les captures, et particulièrement la Course, risquent de s'identifier avec la piraterie : toute prise ne devient telle qu'après un jugement de condamnation.

L'article 9 du Black Book de l'Amirauté interdit au capteur de s'approprier directement un navire ou des marchandises sous peine de payer le double de leur valeur. Il devra dans tous les cas « conduire le navire devant l'amiral pour prendre et recevoir ce que le droit et coutume de la mer requièrent » (1).

En 1426 une proclamation d'Henri VI vient confirmer et préciser les termes de l'article é ; comme tous les documents de cette époque la proclamation est en français : « nuls biens, « pris sur la mer, de quelque manière que ce soit, seront « distribués, départis ou vendus sur la mer ou dans les ports « ou hâvres où ils arriveront, mais seront gardés tout entier, « jusqu'à ce que le Conseil du Roi ou le Chancelier d'Angleterre, l'Amiral d'Angleterre ou son Député général, pour

(1) Black Book of the admiralty, Volume I, page 30.

« le temps présent, aient certifié de ladite prise, et dûment
« informés si les biens ainsi pris sont des Amis ou des Enne-
« mis; lesquels en ayant ainsi certifiés, donneront bonne et
« brève expédition » (2). Le paragraphe précédant celui que
nous venons de citer contenait une défense absolue de dis-
traire tout ou partie des biens, sous peine de restitution, amen-
des et dommages-intérêts.

En 1589, un ordre en Conseil vient à nouveau affirmer
le principe d'une condamnation judiciaire : « toutes les pri-
« ses devront être conduites dans un port sans les endomma-
« ger, afin de permettre leur adjudication par la Cour de
« l'Amirauté ».

En même temps qu'est exigée dans tous les cas une déci-
sion judiciaire pour confirmer le capteur dans ses droits, la
conduite des équipages de la marine de guerre et les obliga-
tions des armateurs, porteurs de lettres de représailles, sont
soigneusement règlementées; le versement d'une caution est
la garantie de leur obéissance aux Instructions de l'Amirauté.

Avant la remise des lettres de représailles par le Conseil,
le propriétaire du navire devait faire la preuve du dommage
subi devant le juge de la Cour de l'Amirauté, et c'est sur les
conseils de ce dernier que l'armateur obtenait satisfaction.
Un des exemples les plus anciens de cette procédure est celui
de Sir John Hawkins qui dût prouver la perte de ses navires
saisis à Vera-Cruz par les Espagnols, le 20 mai 1568.

La visite fait de très bonne heure l'objet d'une règlemen-
tation. Dès le début du quinzième siècle, un article du Black
Book de l'Amirauté sanctionne le droit de tout vaisseau du
roi de vérifier directement la nationalité du navire rencontré

(2) Law and Custom of the Sea, Volume I, page 130.

sur les mers et la nature de sa cargaison : « En cas de résistance ou défense à la visite, Il est légal pour nos hommes « de s'emparer du navire et des marchandises comme ennemis, et par la force les saisir et les amener devant l'Amiral « comme ils ont été pris et sans les piller ou les endommager, « et là recevoir ce que le droit et coutume de la mer veut et « demande » (article 8) (3).

Déjà, en 1343, Edouard III, dans une lettre adressée à Pierre, roi d'Aragon, avait nettement déclaré que toute violence dans la visite entraînait sur le champ la confiscation et la condamnation du navire et des marchandises.

La procédure, elle aussi, progresse rapidement. L'instance commence par un « libel » contenant l'objet de la demande, c'est-à-dire une condamnation au profit du capteur; elle se poursuit par une « monition » ou convocation pour procéder à la vente, et se termine sur un jugement « condemnatoria » ou « absolutoria », dont la forme était semblable aux jugements prononcés dans les affaires civiles.

La phase préparatoire, tout comme aujourd'hui, commençait par l'instruction de l'affaire, c'est-à-dire l'interrogatoire des officiers et marins du navire capturé. Cet examen existait dès le début du quinzième siècle, comme l'indique l'article 7 du Black Book (4).

Plus tard, l'examen prit le nom de « Standing Interrogatories » et des mandataires de la Cour furent chargés de ce travail. Les réponses fournies dans l'examen préparatoire, et les papiers du bord formaient les moyens de preuve sur lesquels le capteur s'appuyait pour obtenir une condamnation.

(3) Black Book of the admiralty, Volume I, page 29.

(4) Black Book of the admiralty, Volume I, page 29.

Tout ceci indique un développement remarquable dans le fonctionnement de la Cour de l'Amirauté et dans le domaine du droit. Au début du dix-septième siècle, la Cour de l'Amirauté est un tribunal qui, par le prestige de juges comme Lewes et Cesar, et l'importance de son rôle judiciaire, peut siéger aux côtés des Cours de Westminster sans faire figure de juridiction secondaire.

CHAPITRE II

De 1600 à la Restauration

Au début du dix-septième siècle, la Cour des prises est un Tribunal solidement établi et, à partir de 1616, c'est-à-dire depuis la disgrâce du Chief Justice Coke, sa juridiction cessera d'être discutée; le juge qui la préside est un juriste choisi invariablement parmi les civilistes de Doctor's Commons. La procédure dans ses grandes lignes est celle encore en vigueur aujourd'hui.

D'autre part, le principe que tout navire ne peut être déclaré de bonne prise qu'à la suite d'un jugement prononcé par la Cour de l'Amirauté ne prête plus à la moindre discussion. Un texte officiel, Ordre du Conseil de 1589, l'affirme d'une manière expresse : « Tout navire et marchandises saisis en vertu de commission ou lettres de représailles devront être gardés en sûreté, et aucune partie endommagée, égarée ou diminuée, jusqu'à ce qu'un jugement ait été passé devant la Cour de l'Amirauté déclarant ledit navire ou marchandises de bonne prise; faute de quoi ladite commission à tous égards sera réputée nulle, nullité qui s'applique au capteur et à tous ceux qui ont participé à la vente desdites marchandises ou partie d'icelles ».

La période qui nous occupe va être une des plus troublées de l'histoire de l'Angleterre. A l'intérieur, c'est le conflit entre le roi et le Parlement, la mort de Charles I^{er}, l'avè-

nement du Commonwealth ; à l'extérieur, ce sont les guerres de 1624-1630 qui vont occuper très activement la Cour des prises ; pendant cette période de six ans, les archives de la Cour contiennent surtout des jugements de condamnation de navires ou marchandises ; leur nombre dépasse sept cents.

Durant toute cette époque, l'existence et le fonctionnement de la Cour de l'Amirauté furent respectés. L'établissement d'un nouveau régime, dans lequel le Parlement prit la place du Souverain, n'a nullement entamé le principe en vertu duquel le capteur tient ses droits, soit de la Couronne, soit de l'Etat ; la Cour de l'Amirauté, reconnue par tous comme le tribunal des prises, était une juridiction trop ancienne pour que le Commonwealth, dans sa tendance à tout ramener à l'Exécutif, supprima ou réduisit son pouvoir de juger les navires ou marchandises saisis en vertu du droit de la guerre.

Des lettres de représailles contre la France spécifient qu'après saisie, inventaire, mise sous scellés des navires et marchandises, « et jugement rendu dans la dite Haute Cour de l'Amirauté, pour déclarer la prise bonne et valable », le capteur en obtiendra la propriété (1).

Bien loin de bouleverser les institutions existantes, le Commonwealth est une période de travail législatif constructif, et la Cour de l'Amirauté, comme nous le verrons plus loin, profite de cette vigoureuse activité parlementaire.

Quels sont les principaux traits qui caractérisent l'époque que nous étudions ? On peut les ramener à trois.

En premier lieu, la reconnaissance de la Cour de l'Amirauté comme tribunal des prises d'Angleterre par les puissances étrangères.

(1) Law and Custon of the Sea II, p. 3.

En second lieu, la dépendance de la Cour de l'Amirauté vis-à-vis de l'Exécutif.

Et finalement un travail législatif très important qui possède toutes les caractéristiques de la grande tendance moderne dans le droit anglais : codifier le droit existant tout en le modernisant, au moyen de statuts.

Voyons d'abord l'influence internationale acquise par la Cour des prises. En 1591 la Cour des prises condamne le vaisseau « la Lune » du port de Saint-Malo appartenant à Jean le Duc et Christophe Bernard, Ligueurs Malouins, ennemis du roi de France et de la reine d'Angleterre ; le navire avait été capturé par des Anglais, munis de lettres de marque délivrées par le roi de France. L'ambassadeur de France, Jean de la Fin, Seigneur de Beauvoir La Nocle acquiesce à la décision de la Cour anglaise.

Deux ans plus tard, le même ambassadeur donne son accord à la condamnation du navire français « la Trinité », saisi en mer par les navires anglais « Lion Blanc » et « Trial », alors qu'il transportait du blé au Portugal, nation ennemie de la France.

En 1616, l'ambassadeur de Hollande accepte la condamnation de marchandises hollandaises saisies sur un navire pirate.

Nombreux sont les jugements où les ambassadeurs des grandes puissances se rangent à l'avis du juge de la Cour de l'Amirauté. M. Marsden, dans son édition de la collection « Law and Custon of the Sea » en cite un très grand nombre.

Nous avons dit que la période que nous étudions est caractérisée par un mauvais vouloir de la part de l'Exécutif à considérer la Cour des prises comme un tribunal pleinement indépendant ; nous pouvons ajouter que la Couronne soutient

très mal les juges, là où des puissances objectent à la compétence de la Cour de l'Amirauté. En 1606 l'ambassadeur d'Espagne étant mécontent de la procédure suivie par la Cour, demande que d'autres juges soient adjoints au juge de la Cour de l'Amirauté. James I, déférant à cette demande, désigne le Chief Justice, du Banc de Roi, le Chief Baron de l'Echiquier, Sir Julius César (Juge de la Cour de l'Amirauté), Sir Daniel Dunn, Maître des Requestes, et le Dr Swall.

Les exemples d'empiètement de l'Exécutif sur la Cour où les preuves d'un manque d'indépendance souvent complet sont fort nombreux.

En 1603, Nottingham, Grand Amiral, écrit à César pour obtenir une condamnation rapide de vaisseaux capturés par des marchands de la Compagnie des Indes avec lesquels il s'était mis d'accord pour toucher ses dizièmes (part de l'amiral dans les prises).

Plusieurs lettres ont été conservées de juges de l'Amirauté demandant les instructions du Conseil pour les jugements qu'ils étaient appelés à prononcer ; une lettre de 1634, écrite de Doctors Commons par un de ceux-ci et adressée à Cromwell, est significative : « Nous avons longtemps attendu « un ordre dans l'affaire de Palache à la suite du rapport du Conseil, son défenseur pressant pour avoir un jugement ; nous « vous rappelons que si nous n'avons pas reçu d'ordre pour « agir différemment, l'affaire suivra son cours » (2). Une pareille attitude était souvent obtenue grâce à la nomination des juges pour un temps très court, quelques mois bien souvent ; ainsi les Docteurs Godolphin, Clark et Cocke sont désignés par acte du 30 juillet 1653 jusqu'au 25 mars 1654 et

(2) Law and Custon of the Sea I, p. 360.

« no longer » pas davantage ; Godolphin et Cocke se voient à nouveau nommés le 19 mai 1659 jusqu'au 13 juin 1659 « and no longer » et une dernière fois le 19 juillet jusqu'en décembre suivant.

L'aventure que nous allons citer tout au long résume assez bien les habitudes et les sentiments de l'Exécutif vis-à-vis de la Cour des Prises.

En 1625, un certain nombre de navires, principalement français, soupçonnés de transporter des marchandises espagnoles, furent saisis et conduits à Plymouth ; des lingots d'or et d'argent d'une valeur de dix mille livres sterling se trouvèrent séquestrés sur l'ordre de la Couronne et le reste des marchandises mis en lieu sûr. Pareille attitude constituait une violation directe des pouvoirs de la Cour de l'Amirauté. Quelques semaines plus tard, les marchandises étaient réembarquées et les navires conduits à Londres, afin de rendre possible l'instance habituelle en matière de prises. Au mois de novembre, les lingots séquestrés étaient dépensés en préparatifs de guerre et, le même mois, les marchandises étaient vendues sans l'ordre de la Cour. Le magistrat qui la présidait, Sir Henry Marten, protesta auprès du Secrétaire d'Etat Conway, exigeant le débarquement des marchandises, leur inventaire et leur mise sous scellés. Nouveau délai, nouveaux ordres de vendre, annulation de ces ordres et, finalement, ordre du Conseil de libérer le navire français « Saint Pierre » et tout ce qui était incontestablement français ; pour les navires et marchandises de nationalité incertaine une instance devait être engagée devant la Cour de l'Amirauté.

Le litige n'était pas terminé ; le 24 janvier 1626, les marchandises étaient à nouveau saisies par le Gouvernement et, sur tout ce qui était considéré contrebande de guerre par les

avocats de la Couronne, des biens d'une valeur de sept mille livres sterling furent vendus aux enchères sans jugement de condamnation (3).

Peut-on montrer d'une façon plus nette ce que pouvaient être les empiètements de la Couronne sur le Tribunal chargé de prononcer la condamnation ou la libération des navires et marchandises saisis par les escadres ou les corsaires anglais.

Ajoutons qu'en plus de ces empiètements, la Cour des Prises subissait les effets d'une corruption fort active; nous verrons dans le prochain chapitre que ce fut également le cas sous le règne de Charles II.

Violet, dans un petit opuscule écrit en 1659, « A True Narration », raconte :

« C'était un jeu d'enfant pour les avocats de la Couronne de gagner quatre à cinq mille livres sterlings jusqu'au jour où votre serviteur, par ses divulgations au Conseil d'Etat, a ruiné leur commerce dans la plus grande mesure. »

Comme dernier trait de notre période, nous avons dit qu'un travail législatif fort important fut accompli principalement sous le Commonwealth; nous pouvons ajouter que le droit des prises progresse rapidement et s'harmonise avec les conditions nouvelles de la guerre et du commerce; il en sera ainsi jusqu'à la fin des guerres Napoléoniennes qui marqueront l'apogée du travail remarquable accompli par les juges de la Cour des prises anglaise dans le domaine du droit international maritime, privé et public.

Le droit des prises était contenu et exposé principalement dans les Instructions ou Commissions remises par le

(3) Gardiner History of England Vol. VI, p. 40 et suivantes.

roi au Grand Amiral, dans les Proclamations, les Ordres du Conseil et les Traités.

Pendant la guerre avec l'Espagne, Charles I^{er} délivre le 7 avril 1625, une Commission à Buckingham, l'autorisant à remettre des lettres de marque ou de représailles; cette commission est semblable à celle de 1585, à l'exception d'un article qui prévoit que les captures pourront avoir lieu tant dans les rivières, ports et havres que sur la haute mer.

Les proclamations royales sont nombreuses; nous pouvons citer celle du 4 mars 1627 énumérant les marchandises qui doivent être considérées comme articles de contrebande, et précisant que tout navire acheté avec le produit des objets de contrebande doit être saisi et déclaré de bonne prise.

En général, le droit appliqué était conforme aux Proclamations, mais quelquefois il s'en écartait ou, pour mieux dire, n'en tenait aucun compte; cette inobservation des textes était toujours motivée par des raisons politiques ou diplomatiques; ainsi les navires amis transportant des marchandises ennemies, quoique généralement condamnées, étaient souvent restituées à leur propriétaire sur Ordre du Conseil; il arrivait également qu'une partie seulement des marchandises était condamnée.

A cet égard, l'affaire suivante est caractéristique. En 1631, le navire français *Vierge-Marie* était condamné pour transport d'articles de contrebande et résistance par la violence à la visite (l'équipage français avait été jusqu'à tuer plusieurs hommes des navires capteurs); aussitôt après la condamnation, le juge, Sir Henry Marten, sur l'ordre du Conseil, restitue navire et marchandises aux propriétaires français: « car nous savons très bien qu'il est contraire au

« plaisir de notre très sereine majesté le roi que les sujets
« du roi de France souffrent plus de perte qu'il n'est néces-
« saire..... »

La plupart des traités contenaient des clauses relatives au droit des prises; ainsi le traité de paix avec la France en 1632 limite la délivrance de lettres représailles au cas où un déni de justice flagrant a été commis et prévoit (article 2) qu'elles ne doivent pas s'exécuter dans les ports ou havres: l'article 3 réglemente le droit de visite.

Tout ceci indique un grand développement du droit des prises, que va confirmer la règle suivante, seulement suivie en Angleterre à l'époque que nous étudions: alors qu'en France la règle de « l'infection hostile » était en pleine vigueur, l'usage suivi par la Cour de l'Amirauté voulait qu'on fit une distinction entre les marchandises ennemies et celles qui appartenaient à des alliés ou à des neutres et, de même pour la contrebande, la condamnation des premières n'entraînait pas la condamnation du tout.

Le jugement que nous allons citer, et qui est de l'année 1641, présente un bel exemple d'impartialité et de progrès dans le droit maritime. Le navire français *Sainte-France* avait quitté Honfleur pour le banc de Terre-Neuve dans une expédition de pêche; pendant le voyage, il fut capturé par des navires de guerre dunkerquois, c'est-à-dire espagnols, et amenés dans le port de Weymouth; les capteurs demandaient la condamnation du tout; le juge anglais la refusa et ordonna la restitution immédiate du navire aux Français après avoir préalablement déclaré nulle la vente qui avait eu lieu, le navire n'ayant pas été condamné par une Cour des prises espagnole.

Le Commonwealth, loin de diminuer la compétence d'une

juridiction reconnue tant dans le domaine du droit international que dans celui du droit interne, va améliorer la procédure et la conduite des débats; l'anglais succédera au français et au latin, les jugements seront simplifiés et rendus plus compréhensibles.

Le 17 avril 1449, le Parlement vote la volumineuse Loi des Prises qui n'introduira aucun principe nouveau, mais exposera en langage clair un système déjà existant; ses principaux articles précisent tout ce qui a trait à l'inventaire, la mise sous scellés des marchandises, l'examen préparatoire du capitaine et de l'équipage, l'enregistrement du questionnaire et des papiers de bord au Registry (greffe); elle contient en outre une déclaration qui peint l'époque : « justice devra être rendue loyalement et *sans faveur* ». Quelques articles prévoient une procédure plus expéditive pour les appels.

Il serait inexact de penser que le rôle de la Cour de l'Amirauté, en temps de guerre, était de condamner ou libérer tout ce qui était saisi sur mer par les vaisseaux du roi; à cette fonction principale s'en ajoutait une autre également importante et de caractère plutôt disciplinaire; le juge avait un contrôle sur la conduite des corsaires dans leurs opérations navales; toutes les fois qu'un navire sans lettres de marque ou sans caution saisissait un autre navire, il devait être condamné au profit de l'amiral en chef; c'était également à la Cour de l'Amirauté qu'il appartenait de décider du sort de la caution, lorsqu'il arrivait au corsaire d'enfreindre les prescriptions de la lettre de marque.

Durant toute cette période, le juge le plus éminent qui ait présidé la Cour de l'Amirauté est sans contredit Bernard Zouche; malheureusement, son passage à Doctors' Com-

mons fut de courte durée, et pendant les huit années qu'il occupa le « Bench », son activité dans le conflit qui mit aux prises le roi (dont il était un chaud partisan) et le Parlement, l'empêcha de donner toute la mesure de son grand talent comme juge maritime.

§ I. — Garde et vente des prises

Aucun texte ou usage ne réglementait la garde du navire et des marchandises, ou la vente après condamnation.

Pour la garde, il semble que dès les débuts la responsabilité en incombait au capteur, quoique dans certains cas cette charge était assumée par le Lord Amiral et les autorités des ports. Ainsi, en 1590, Lord Howard, Grand Amiral, ordonne au vice-amiral du Devon et aux maire et autorités de la ville de Plymouth de saisir et garder tout navire amené par des corsaires, jusqu'à ce qu'une condamnation ait été prononcée par la Cour des Prises.

En 1598, un Ordre du Conseil impose les responsabilités de la garde aux armateurs, porteurs de lettres de marque, jusqu'à la condamnation.

En 1625, une grande amélioration est introduite pour les marchandises périssables ; leur vente est autorisée au prix le plus élevé après que le juge, dans une décision interlocutoire, en a fait dresser l'inventaire par « five honest and sufficient men ». Le produit de la vente et l'inventaire doivent être déposés à la Cour de l'Amirauté pour y rester à la disposition des propriétaires ou de tous ceux qui revendiquent un droit quelconque sur les biens vendus.

Bien souvent la garde et la vente étaient rendues inutiles car, dans l'immense majorité des cas, le jugement de condamnation ordonnait la remise de la prise aux capteurs.

L'année 1627 est une date importante ; elle marque la création des premiers Commissaires de prises. Le juge de la Cour de l'Amirauté délivrait une Commission à certaines personnes dont trois formaient un quorum, les autorisant à

recevoir le navire et les marchandises et à les vendre si le jugement en décidait ainsi. Les Commissaires devaient dresser un inventaire qui était certifié conforme devant la Cour de l'Echiquier; en cas de vente, celle-ci pouvait avoir lieu avec le concours de marchands; le produit retiré était payé conformément aux instructions de la Commission (4). (Entre février 1643 et avril 1649, le produit des prises atteint le chiffre de 123.200 livres sterlings, et entre 1621 et 1626 soixante-treize navires furent vendus par ordre de la Cour de l'Amirauté).

La Loi des Prises de 1649, véritable code, prévoit la nomination de Commissaires chargés de veiller à la conservation et à la garde des prises et de trésoriers et collecteurs pour la vente et la distribution du prix (5).

Cette réforme marque la fin des procédés du Moyen-Age et apporte une reconnaissance formelle à l'importance financière et commerciale de la Cour des Prises. On sépare le travail judiciaire de celui qui est purement financier, la garde et la vente sont placées entre les mains d'hommes d'affaires capables, avec les pouvoirs nécessaires pour remplir leur mission; ils ont le droit d'exiger du capitaine et de l'équipage du navire capteur un état complet des comptes.

La tendance moderne a été d'augmenter les pouvoirs de la Cour en ce qui concerne la garde et la vente en plaçant ce soin entre les mains du Marshal qui est un de ses fonctionnaires.

L'importante législation du Commonwealth marque le début d'une ère nouvelle dans l'histoire de la Cour des Prises anglaise.

(4) Rymer *Fœdera* XVIII, p. 895.

(5) Acts and Ordinances of the Interregnum. An Act for appointing Commissioners for Sale of Prize Goods, 17 avril 1649.

CHAPITRE III

De la Restauration Jusqu'à Lord Stowell

Juge de la Haute Cour de l'Amirauté en l'an 1798

Dès la première moitié du dix-septième siècle et surtout pendant le Commonwealth la procédure et le droit se sont modernisés; ils ont été reconnus et précisés par Statut. Les progrès vont se continuer grâce à l'activité très grande de la Cour, et surtout grâce à Sir Léoline Jenkins dont les talents juridiques éminents et le haut caractère vont accroître le prestige et l'influence de la Cour des Prises.

Le commerce maritime se développe et les intérêts pécuniaires affectés par les guerres navales sont immenses. Les « collecteurs » de prises entre avril 1649 et septembre 1650, c'est-à-dire en un peu plus d'une année, manient des fonds (résultat des ventes après condamnations) qui s'élèvent à la somme considérable pour l'époque de livres sterlings 181.705 2/9 (1).

Les guerres contre la Hollande en 1664 et 1672, sous le règne de Charles II, vont accroître l'activité de la Cour des Prises. Marins, commerçants, équipages de la marine de guerre, amiraux et, plus encore, la Couronne, sont intéressés dans ses décisions. Dès la première guerre contre la Hol-

(1) Papers relating to the First Dutch War (1545-54) Navy Records Society.

lande, en l'espace de deux ans, Sir Léoline Jenkins prononce 436 jugements définitifs; il siégeait deux fois par semaine et la Cour fonctionnait toute l'année (2).

Charles II a laissé dans l'histoire de son pays le souvenir d'un monarque corrompu; le favoritisme régnait ouvertement à l'Amirauté, et la concussion était devenue la règle dans l'administration navale. Dans ces conditions, il était impossible que la Cour des Prises ne fût pas également victime d'influences aussi générales qui, au surplus, bénéficiaient d'une complète impunité. Lorsque Jenkins fut nommé juge de la Cour de l'Amirauté, Pepys déclara : « Chacun se plaît à reconnaître qu'il est incorruptible » (3). Sa grande figure de juge intègre et de diplomate éminent reste une exception dans ce siècle où les bouleversements politiques avaient facilité le développement des bas instincts, et le succès sans limite des affairistes.

Les collaborateurs de Jenkins et nombre d'avocats étaient achetables; dans un passage de son fameux Diary, Pepys est prêt à donner 300 livres sterlings à l'ambassadeur de Suède pour qu'il ne s'oppose pas à la condamnation de marchandises; à une autre page du même livre, nous lisons : « Il est « amusant de voir ce que l'argent peut faire. Hier, Walker « un avocat) était particulièrement froid pour nous, jusqu'à « ce que Sir W. Batten lui ait promis, en cas de succès pour « les marchandises, une voiture, et au prochain procès en cas « de réussite pour le navire, une paire de chevaux. Aujourd'hui, il s'est battu pour nous comme un prince; quoique « l'agent des Suédois se soit efforcé, avec la dernière véhémence

(2) Wynne Life of Sir Leoline Jenkins, vol. I, p. XIII.

(3) Pepys Diary, vol. VI, p. 242.

« mence, de sauver les marchandises, c'est nous qui avons
« gagné » (4).

Fort heureusement, la vénalité de certains membres de la Cour des Prises et de son entourage ne fut pas un obstacle aux progrès du droit et de la procédure. Deux documents fort importants, l'un de 1665 et l'autre de 1753, vont nous montrer le développement remarquable du droit international maritime en temps de guerre aux dix-septième et au dix-huitième siècles.

Au début de la guerre de 1664, des Commissaires avaient été nommés pour juger tout ce qui avait trait aux navires et marchandises saisis par les vaisseaux du roi ou les corsaires; le nouveau tribunal, sous l'influence évidente du Commonwealth, voulut rassembler les règlements et ordonnances devant guider ses décisions et, dans ce but, réunit, le 4 février 1664, un comité dans lequel figurait Sir Leonine Jenkins. Le résultat fut, l'année suivante, la publication par le Conseil Privé, de neuf règles et directives (5).

Les deux premières règles posent le principe que tout ce qui est bien ennemi doit être condamné, même s'il se trouve sur navire neutre ou anglais. En outre, la règle de l'infection hostile était officiellement introduite.

Pour que le propriétaire du navire capturé puisse engager une instance contre un sujet britannique ou allié, il doit invoquer des raisons sérieuses à l'appui de sa demande (règle 3).

Le capitaine représente l'armateur sans « procuration spéciale », et peut s'opposer en justice à la condamnation du navire ou des marchandises à bord lui appartenant.

(4) Pepys' Diary, vol. VI, p. 140.

(5) Law and Custom of the Sea, vol. II, p. 53.

Cette règle deviendra d'une application permanente et sera introduite dans les Prize Rules de 1914.

Le capitaine pouvait également réclamer tout ce qui appartenait à lui-même ou à son équipage.

Dans le cas où des marchandises appartiennent à des associés, n'importe lequel d'entre eux peut réclamer pour les autres.

Par la règle 4, l'absence des papiers du bord, ou la présentation de papiers frauduleux, entraîne la condamnation du navire.

La règle 6 est intéressante par la liberté qu'elle donne au juge : « S'il existe une forte présomption que la demande « est entachée de fraude, un jugement de condamnation s'en- « suivra, à moins que le demandeur ne verse caution pour les « frais ».

Règle 7 : en cas d'appel d'un jugement de condamnation, le navire et les marchandises seront estimés et vendus, et le produit de la vente conservé par le tribunal, jusqu'au jugement de la juridiction supérieure. Mais, là encore, caution devra être versée pour les frais d'appel.

La règle 8 nous montre comment s'engageait l'instance :

« Lorsque la Cour de l'Amirauté a été informée de la
« capture et de la mise en surveillance dans un port d'une
« prise quelconque, elle fait apposer au Royal Exchange ou
« toute autre place publique un avertissement destiné à tous
« ceux qui possèdent un intérêt ou un droit quelconque sur
« la prise, afin de leur permettre d'intervenir dans les débats ;
« si personne ne se fait connaître, dans les quatorze jours
« qui, suivent la publication de l'avertissement, la Cour pro-
« cède immédiatement à l'adjudication ; s'il existe une partie
« demanderesse et des marchandises périssables, la Cour or-

« donne la saisie et la vente ; de même si les marchandises
« ne sont pas de nature périssable, mais que la preuve du
« droit de propriété doit être faite au moyen de documents
« se trouvant à l'étranger, la Cour ordonne également la sai-
« sie et la vente ».

Au siècle suivant, la même formalité s'accomplissait au moyen d'un ordre écrit, délivré par le juge au Marshal de la Cour ; ce dernier, en l'apposant « sur une des colonnes du « Royal Exchange », convoquait toute personne intéressée dans les biens capturés, à comparaître dans le Comon Hall de Doctors' Commons le vingtième jour suivant l'apposition de la citation (monition) »

La neuvième et dernière règle prévoit que la Cour de l'Amirauté siègera deux fois par semaine ou « aussi souvent que la nécessité l'exige ».

La procédure de la Cour des Prises, comme nous le montre ce document, avait atteint à la fin du dix-septième siècle, son dernier perfectionnement ; jusqu'en 1798 elle restera à peu près sans changement.

En 1707, deux lois viennent hâter l'examen préparatoire des témoins, la délivrance de la citation et le commencement de la procédure.

La même année, un acte du Parlement organise la réquisition par le gouvernement des navires de guerre ou navires corsaires capturés et condamnés ; avant toute mise en service, un officier, désigné par les Commissaires de la Marine et par les représentants des capteurs, procède à leur évaluation et le paiement de la somme estimée doit être versé aux capteurs.

Quelques lois moins importantes interviendront par la suite, ayant surtout pour but de déterminer la répartition des

parts de prise, la remise de lettres de marque et les délais dans lesquels l'examen des témoins doit avoir lieu.

Les Actes de 1793 et 1803 donnent à la Couronne sur avis du Conseil Privé la faculté d'établir des règles et de donner des directives à la Cour.

Mais à côté de ces Statuts peu importants, visant surtout des points de détail, un texte général nous expose l'état du droit des prises et les usages suivis de la juridiction maritime anglaise au milieu du dix-huitième siècle ; tout comme le document de 1665 que nous venons de citer, il est l'œuvre de juristes siégeant en comité ; il se présente sous la forme d'une consultation remise au roi d'Angleterre par les officiers juristes de la Couronne. Frédéric II, à la suite de dommages causés à ses sujets par des corsaires anglais, venait de suspendre le paiement des intérêts sur l'emprunt silesien. Le mémoire qui est de l'année 1753 comprend deux parties, la première est relative au droit, et la deuxième aux faits ; seule, la première partie nous intéresse.

Sur le droit :

« Quand deux puissances sont en guerre, elles ont le droit de saisir les navires, marchandises et biens de la nation ennemie ; tout ce qui est propriété ennemie sur mer peut être saisi ; mais celle d'un ami ne peut l'être tant qu'il observe sa neutralité ».

D'où le droit des nations a établi :

Que les marchandises ennemies sur navire ennemi peuvent être saisies.

Que les marchandises amies, sur navire ennemi, doivent être restituées.

Que la contrebande destinée à l'ennemi, quoique propriété amie, peut-être de bonne prise, car en fournissant à un

ennemi ce qui lui facilite la conduite de la guerre, on s'écarte de la neutralité.

Par le droit maritime des nations, universellement et immémorialement reconnu, le moyen existe de déterminer si la capture est ou n'est pas valable.

Avant de pouvoir disposer du navire ou des marchandises, une instance judiciaire doit être engagée, les deux parties sont entendues et la condamnation est prononcée par une Cour d'Amirauté jugeant par le droit les nations et les traités.

Le tribunal normal et compétent pour ces condamnations est celui de l'état auquel appartient le capteur.

Les moyens de preuves pour acquitter ou condamner avec ou sans frais et dommages-intérêts (costs et damages) doivent en premier lieu provenir du navire saisi; ce sont les papiers de bord et l'examen sous serment du capitaine et des principaux officiers; dans ce but, il existe des fonctionnaires de l'Amirauté dans tous les ports de mer importants de chaque puissance belligérante; leur fonction est d'examiner les capitaines et principaux officiers de chaque navire capturé dans des interrogatoires généraux et impartiaux.

Si de tout ceci il ne résulte pas une preuve suffisante pour permettre la condamnation du navire ou des marchandises comme propriété ennemie ou articles de contrebande destinés à l'ennemi, un acquittement intervient, à moins que, des examens ci-dessus, la propriété apparaisse si douteuse qu'il faille pousser plus loin la recherche de la vérité.

.....

Le droit des nations exige la bonne foi. En conséquence, tout navire doit être muni de papiers de bord complets et authentiques, et le capitaine au moins doit être parti à leur rédaction.

S'il existe des papiers faux ou susceptibles d'être altérés, si lesdits papiers sont jetés à la mer, si le capitaine et les officiers examinés « *in proeparatorio* » mentent grossièrement, si les papiers habituels du navire ne sont pas à bord, si le capitaine et l'équipage ne peuvent indiquer la nationalité du navire ou de la cargaison, le droit des nations permet, suivant les différents degrés de faute ou de soupçons résultant de la culpabilité du navire ou autres circonstances de la cause, le paiement des frais par les propriétaires en cas d'acquiescement et de restitution.

D'autre part, si une saisie a lieu sans cause suffisante, le capteur est condamné aux frais et à des dommages; dans ce but, tous les corsaires doivent fournir caution pour leur bonne conduite; cette obligation est expressément stipulée dans la plupart des traités.

Quoique les demandeurs ne peuvent démontrer à l'évidence par les papiers du bord ou les examens préparatoires que la propriété est neutre, ils sont souvent autorisés à compléter la preuve au moyen d'affidavits; au cas où celle-ci ne peut être fournie, la propriété est présumée ennemie.

Lorsque la propriété apparaît de moyens autres que ceux résultant des papiers du bord, le capitaine est justifié en conduisant le navire dans un port et dispensé du paiement des frais, car il n'est pas en faute; suivant les circonstances, ses frais peuvent lui être remboursés.

Lorsqu'une des parties pense que le jugement de la Cour de l'Amirauté est erroné, il existe dans chaque pays maritime un tribunal supérieur qui révisé les sentences; il est composé de personnes éminentes et juge d'après les mêmes règles qui gouvernent la Cour de l'Amirauté, à savoir le droit

des nations et les traités existant avec la puissance neutre dont la partie demanderesse est sujet.

Le défaut d'appel équivaut à une approbation du jugement par les parties elles-mêmes.

Le fondement et l'exécution de la condamnation sont basés sur les nombreux traités en vigueur.

Quoique le droit des nations constitue la règle générale, deux puissances peuvent s'en écarter par accord mutuel; dans le cas de modification ou d'exception introduite par un accord particulier, les nouveaux textes ainsi rédigés deviennent la loi des parties aux conventions, et le droit des nations ne s'applique que dans la mesure où les traités n'y ont pas dérogé.

Ainsi, par le droit des nations, lorsque deux états sont en guerre, tout navire peut être arrêté et visité, mais des traités particuliers ont prévu une visite atténuée sur la foi de passe-ports solennels et preuves authentiques de propriété.

.....

« Le droit des nations s'appuyant sur la justice, l'équité, « la commodité, la raison des choses et confirmé par un long « usage, ne permet pas les représailles excepté dans le cas « de lésions violentes dirigées et soutenues par un état, et en « cas de déni de justice par tous les tribunaux et le prince ».

Ce document fort long et fort précis nous montre les progrès considérables du droit des prises et de la Cour de l'Amirauté, siégeant comme tribunal des prises. Lorsque Sir William Scott, plus tard Baron de Stowell, prendra la succession glorieuse des Cesar, Hedges et Jenkins, il pourra formuler dans des sentences, admirablement rédigées, les principes du droit de la guerre maritime qui se sont formés peu à peu dans une évolution de quatre siècles et demi.

Ce qui manquait, au début des guerres napoléoniennes, ce n'était pas un droit de prises, mais une jurisprudence précise, des précédents facilement applicables aux nombreuses affaires qui allaient occuper, pendant plus de vingt-cinq ans, les audiences de la haute juridiction navale.

§ I. — Les rapports de la Cour des Prises et de l'Exécutif

Nous avons vu dans le chapitre qui précède les nombreux empiètements et abus commis par l'Exécutif aux dépens de la Cour des Prises, le rôle subordonné de cette juridiction surtout lorsqu'elle était présidée par des juges nommés pour quelques mois. Pareille attitude de la Couronne ou de son Conseil ne peut s'expliquer qu'en comprenant la situation très particulière de la Cour de l'Amirauté. Les Cours de Westminster étaient guidées par une magistrature indépendante, soutenues par un barreau actif et puissant; elles formaient un bloc, qui pouvait s'opposer avec succès aux exigences de la royauté; et surtout elles jugeaient des causes qui n'intéressaient que des particuliers; les litiges portaient sur des questions de droit privé auxquelles l'état restait étranger; elles avaient sur la Cour de l'Amirauté le gros avantage de posséder une jurisprudence faite de précédents connus et bien établis; les modifier arbitrairement dans des vues politiques, ou personnelles au souverain, aurait provoqué un véritable conflit et une opposition irréductible.

La position de la Cour de l'Amirauté était tout autre; son barreau, c'est-à-dire le Collège des avocats, comprenait peu de membres. Le nombre des docteurs dépassa rarement la trentaine. Les civilistes possédaient peu de liens avec le dehors; plaidant devant les Cours ecclésiastiques ou le tribunal maritime, les décisions de cette dernière juridiction n'intéressaient que quelques professions dans la vie corporative du pays.

Nous verrons plus loin que jusqu'au dix-huitième siècle les collections de jugements sont rares ; les décisions des juges se ramènent à quelques formules invariables, les attendus n'existent pas, l'exposé de l'affaire presque toujours absent. Un des plus grands titres de Lord Stowell à la reconnaissance et à l'admiration de ses concitoyens, est d'avoir soigneusement motivé ses jugements et exposé avec une très grande clarté des principes qui, appliqués à des faits variables, constituaient une admirable source de précédents.

La Cour de l'Amirauté en temps de guerre devenait la Cour des prises pour toute l'Angleterre ; il ne s'agissait plus de conflits privés mais publics, intéressant directement les puissances dans leur souveraineté. Nous avons vu que les ambassadeurs des grands états étaient fréquemment parties aux instances engagées, pour la condamnation ou la libération des navires.

La Cour de l'Amirauté n'était plus une juridiction indépendante, mais en relations étroites avec le Conseil, qui consultait souvent ses juges pour les traités à passer, les réponses à faire tenir aux souverains dans des conflits entre nationaux de différents états ; en 1569 par exemple, le Conseil demanda l'avis du Docteur Lewis, juge de la Cour de l'Amirauté, sur la détention injustifiée par des commerçants bretons de marchandises appartenant à un Anglais.

Bien souvent, les procès étaient engagés sur simple avis du Conseil. En 1570, plusieurs marchands anglais ayant subi des dommages au Portugal, le Conseil ordonna au juge de la Cour de l'Amirauté de prononcer, par mesure de repré-

(1) State Papers (1547-1580), p. 393.

sailles, la mise sous séquestre de tous les biens portugais existant en Angleterre (1).

Quelquefois le juge était officiellement rattaché au Conseil ; en 1502, Robert Rydon cumulait les charges de Secrétaire du Conseil et Commissaire-Député de la Cour de l'Amirauté. A la fin du dix-septième siècle, Sir Charles Hedges était à la fois Secrétaire d'Etat et Juge (2).

La Cour des Prises était, en outre, liée par les proclamations et les traités ; elle vivait dans une atmosphère internationale.

La Couronne, obligée de prêter attention aux bonnes relations avec les autres pays, était sujette à la pression des gouvernements étrangers ; les neutres ou alliés, mécontents de la conduite des escadres anglaises, se plaignaient au Conseil qui, bien souvent, renvoyait les plaintes au juge de la Cour des Prises pour explication ou satisfaction. La correspondance de Sir Charles Hedges, conservée au British Museum, contient de nombreux exemples de ces demandes.

Jusqu'à Lord Stowell, le désaccord entre le Conseil et le juge exista toutes les fois qu'il y eut un magistrat indépendant sur le siège de la Cour de l'Amirauté. Sir Leoline Jenkins, le 8 mai 1672, adressa des remontrances au Conseil sur l'application des neuf règles de 1665 ; protestant plus particulièrement sur les deux premières qui décidaient que la condamnation du navire entraînait celle des marchandises (3).

Pendant la guerre de 1664 le Conseil blâma Jenkins qui s'était refusé à condamner certaines marchandises présentées comme articles de contrebande. Dans la même année, le Con-

(2) Calendar Patent Rolls (1494-1509), p. 290.

(3) Wynne Life of Sir Leonine Jenkins, vol. II, p. 701.

seil décida que la propriété d'une partie seulement d'un navire entraînait la confiscation du tout.

Comme exemple d'instructions officielles, on peut citer l'Ordre en Conseil de 1689 qui ordonne la confiscation des navires ayant comme port d'attache Hambourg et les autres villes de l'Empire, faisant le commerce avec la France; aucune discrétion n'était laissée au juge. Sir Charles Hedges, quoique Secrétaire d'Etat, éleva une très belle protestation contre ce commandement : « La Cour de l'Amirauté est une « cour de justice, et le juge prête serment de la rendre au « mieux de sa conscience; de même que les juges des Cours « de Westminster sont tenus de suivre les statuts et le com- « mon law, il doit observer le droit des nations, comme fai- « sant partie des lois du pays » (4).

Le principe que le droit des nations est le droit des prises britannique, à défaut de disposition contraire, a été souvent formulé dans les deux derniers siècles; nous avons vu qu'il figurait dans le rapport des officiers de la Couronne relatif à l'emprunt Silésien; les jugements de Lord Stowell le mentionnent fréquemment, et il trouve sa dernière affirmation dans une affaire célèbre, « The Zamora Case », jugée en dernier essort par le Comité judiciaire du Conseil Privé, en 1916 (5).

Tous les juges ne ressemblaient pas à Jenkins et à Hedges. En 1745, Sir Henry Penrice demanda au Secrétaire des Lords de l'Amirauté : « Si la poix et le goudron devaient « être considérés comme contrebande » (6), et l'année précédente, après avoir rendu compte au Conseil d'une instance

(4) Law and Custom of the Sea, vol. II, p. 131.

(5) Lloyd's Reports of Prize Cases, vol. IV, p. 1.

(6) Law and Custom of the Sea, vol. II, p. 318.

qu'il avait dirigée, il se déclarait prêt à observer toujours très exactement les traités et conventions « et tels autres règlements et *instructions* qu'il pourrait recevoir de temps à autre » (7). La règle posée en 1753 dans le rapport des officiers juristes de la Couronne, à savoir que « la Couronne n'intervient jamais pour empêcher la justice de suivre son cours. Aucun ordre ou suggestion n'est donné au juge », se trouvait démentie par les faits.

Mais conclure de tous ces exemples, que la Cour des prises était dans un état de dépendance complète, de subordination constante vis-à-vis du Conseil ou des Secrétaires d'Etat serait une erreur et une injure pour l'œuvre fructueuse des civilistes éminents qui, soit comme juges, soit comme avocats, contribuèrent avec un très grand succès à l'avancement du droit maritime entre les nations belligérantes et neutres. A l'exception de certains conflits où de grandes puissances, alliées ou neutres, ont fait entendre des protestations que le gouvernement du royaume ne pouvait valablement négliger dans l'immense majorité des cas le premier souci du juge a été d'appliquer les textes et à leur défaut, l'équité.

De tout ce que nous avons dit, il résulte que les liens entre la Couronne (entendue au sens large) et la Cour de l'Amirauté étaient très étroits; il ne peut d'ailleurs en être autrement pour un tribunal des prises, et c'est une des grandes critiques que l'on peut adresser à cette juridiction, qui, malgré les réformes les plus strictes pour sauvegarder les droits des ennemis ou des neutres, malgré l'indépendance et le haut savoir des juges qui la président, est toujours sujette à une certaine partialité ou à des influences trop humaines pour disparaître jamais; et ceci est vrai pour tous les pays.

(7) *Law and Custom of the Sea*, vol. II, p. 308.

Lord Stowell a toujours été considéré comme le plus grand juge maritime, le plus savant et le plus intègre ; il mérite incontestablement l'admiration qui s'attache à son nom, mais qu'un lecteur impartial veuille bien lire une partie de ses jugements, qui ont tous été conservés dans une collection formant sept volumes, il s'apercevra rapidement que les condamnations formaient vraiment la règle. Stowell, après un exposé admirable de précision et de science juridique, trouvait toujours quelque chose de coupable, soit dans la conduite de l'équipage du navire capturé au moment de la visite ou avant, soit dans les droits de propriété dont les origines ou la nature lui paraissaient obscures.

§ II. — Garde et vente des prises

Il n'y a rien à ajouter à ce qui a été dit au sujet de la conservation et de la vente des prises; tout ce qui a été prescrit sous le Commonwealth est resté sans changement jusqu'au dix-neuvième siècle. La Cour des Prises et ses membres administratifs ne s'occupaient pas de la surveillance ou de la vente des navires ou marchandise capturés; ce soin était laissé aux Commissaires des Prises dont la situation était très recherchée.

En 1672, Ralph Montagu, ambassadeur à Paris, écrivait à Lord Arlington pour lui demander un de ces postes enviables à son départ de l'ambassade, désirant « quelque part dans les plaisirs qu'offre la guerre ».

Au début des hostilités contre la Hollande, en 1664, les membres du Comité Naval, se désignèrent eux-mêmes pour les fonctions de Commissaire des Prises.

La Cour des Prises pendant les Guerres Napoléoniennes

(Lord Stowall)

Pendant les guerres contre Napoléon, la Cour des Prises va connaître la plus grande activité de son histoire.

Les escadres anglaises, plus puissantes et mieux commandées que celles du continent, vont donner à l'Angleterre la maîtrise des mers ; et pendant dix-sept ans de luttes presque incessantes le nombre prodigieusement élevé des captures va permettre à Lord Stowell de formuler la jurisprudence qui rendra son nom célèbre parmi les auteurs du droit maritime.

Toute la marine de guerre et ses auxiliaires, les corsaires, attendaient avec un vif intérêt les jugements prononcés dans le Hall de Doctor's Common ; toutes les forces combattantes étaient pécuniairement intéressées aux captures ; les navires saisis et leur cargaison représentaient souvent une valeur très élevée ; en 1762, le vaisseau « La Hermione », du port de Lima, capturé par la frégate « Favorite » et la corvette « Active » transportait des lingots d'or estimés à trois millions de cobbs Mexicains (1). La même année, les vaisseaux de Sir Edouard Hawkes s'emparaient du navire « La Hounoise » ; la vente produisait 519.700 livres sterlings, la part de chaque lieutenant fut de 13.000 livres sterlings, et

(1) Record Office High Court of admiralty Prize, N° 200.

celle des marins de 485 livres sterlings (2) ; on voit par ces chiffres ce que pouvait représenter d'espérances ou de déceptions cruelles un jugement « *condemnatoria* » ou « *absolutoria* ».

Mais le rôle de la Cour des Prises n'était pas de distribuer des parts dans les captures aux équipages des vaisseaux victorieux ; elle devait tout d'abord réprimer les abus et réparer les erreurs de marins trop diligents ; elle avait, en outre, à éclaircir de nombreuses difficultés de fait dans les captures où plusieurs vaisseaux réclamaient le privilège de la victoire. Tout cela demandait une grande impartialité et une connaissance très étendue des choses de la mer.

Durant cette période, célèbre entre toutes dans les annales maritimes de l'Angleterre, un nom illustre va recréer le droit des prises et le fixer dans une forme non seulement moderne et scientifique, mais surtout nationale. Lord Stowell, dès ses premiers travaux, prépare sans s'en douter la disparition des civilistes.

Il naquit le 17 octobre 1745 à Newcastle sur la Tyne ; son père, courtier armateur et négociant en charbons, eut deux fils qui devinrent des jurisconsultes également éminents dans la hiérarchie judiciaire, l'aîné Lord Stowell, et le second Lord Eldon, pendant vingt-cinq ans Lord Chancelier d'Angleterre.

Après des études très brillantes à l'université d'Oxford qui devaient le conduire au « Fellowship » de Corpus Christi son collège, William Scott obtenait une chaire d'histoire ancienne qu'il occupa jusqu'en 1785.

La vie de ce grand juriste fut d'une activité extraordi-

(2) Prize Sentence, N° 42, page 87.

naire ; de très bonne heure il s'était fait inscrire à Doctor's Commons et à Middle Temple, ce qui lui permettait de plaider non seulement devant les tribunaux ecclésiastiques et la Cour de l'Amirauté, mais également devant les juridictions de Westminster ; il devait donc compléter une étude approfondie du droit civil par des connaissances très étendues sur les coutumes et les Actes du parlement.

Pendant nombre d'années, il partagea sa vie entre Londres et Oxford, mais en 1784, il venait d'être élu membre du Parlement et ses occupations politiques, s'ajoutant à celles du barreau, il dût cesser très à regret ses cours à l'Université.

Nous voyons déjà ce qui allait différencier William Scott des avocats et juges de son époque. A l'inverse de ceux-ci, il possédait, en plus de ses connaissances pratiques de la procédure et du droit, une culture classique très complète, qui devait faire de lui un juriste scientifique et lettré.

La carrière d'avocat de William Scott fut aussi brillante que rapide, sa réputation de grand « scholar » l'ayant précédé à Doctor's Commons, deux ans après son admission au College des Civilistes, il était nommé Avocat-Général de l'Amirauté. Il devenait ainsi tout naturellement le successeur de Sir James Marriott et, au départ de ce dernier en 1798, il le remplaçait sur le siège de la Cour de l'Amirauté. Mais comme l'Angleterre venait d'entrer en guerre, il fut immédiatement, en vertu de sa charge, juge de la Cour des Prises d'Angleterre.

Pendant trente ans, Lord Stowell dirigea les travaux de la Cour de l'Amirauté avec un succès aussi grand pour le droit maritime commercial que pour le droit international public. En 1828, il se retira dans son splendide domaine de Erleigh Court où il finit tranquillement ses jours, avec, au-

près de lui, sa fille, Lady Sidmouth, qui, à ce qu'on raconte, possédait tous les dons brillants de son père. Il recevait souvent la visite de son frère, Lord Eldon, et de ses nombreux amis et admirateurs. C'est dans son château de Erleigh Court qu'il mourut le 28 Février 1836, à l'âge de quatre-vingt onze ans, longtemps après avoir achevé sa grande œuvre juridique.

Le caractère de Lord Stowell a été souvent analysé de son vivant et de nombreux portraits nous ont été laissés par ses contemporains. C'était un bon vivant, fort gai et fort spirituel, aimant par dessus tout la bonne chère, d'excellente compagnie et possédant une vaste culture, ses dons intellectuels et l'appui d'amis comme Johnson, Boswell et Reynolds, le firent élire en 1778 au Club Littéraire.

§ 1. — L'ŒUVRE DE STOWELL

Pour comprendre l'importance de l'œuvre de Stowell, il faut connaître la jurisprudence des prises avant 1798. Il existait d'innombrables décisions judiciaires conservées dans les archives de la Cour de l'Amirauté et des Lords Commissaires des Appels de prises. Mais ces jugements n'étaient que de banales formules indiquant seulement la solution du litige; à de très rares exceptions près, les décisions passaient sous silence le raisonnement sur lequel s'appuyait la sentence; tous ces jugements étaient inutiles comme précédents et d'autre part ils étaient dispersés.

Ces graves inconvénients n'avaient pas échappé aux juristes du dix-huitième siècle. L'un d'eux, Sir William Burrel, avocat de Doctor's Commons, avait réussi à recueillir un certain nombre de décisions de la Haute Cour de l'Amirauté et des Lords Commissaires des Appels de prises, prononcées dans la période de 1758 à 1765, et également quelques jugements plus complets de Sir Georges Hay et Sir James Marriot (3).

En plus de ce recueil, qui constituait le premier effort dans la voie d'une collection utile pour les progrès de la doctrine et de la jurisprudence, il existait des cahiers de notes rédigés par quelques avocats de Doctor's Commons plaidant plus particulièrement devant la Cour de l'Amirauté; ces

(3) Report of case determined in the High Court of admiralty and upon Appeal therefrom by Sir WILLIAM BURRELL (édité par MARSDEN, London, 1885).

cahiers formaient des documents très précieux, fréquemment utilisés par les avocats et par les juges.

Nous voyons déjà les grandes faiblesses de la jurisprudence au moment où William Scott allait être appelé à succéder à Sir James Marriot. Pas de décisions motivées, pas de raisonnements soigneusement élaborés sur lesquels s'appuie la solution du litige, pas de principes juridiques appliqués aux innombrables différends qu'avait eu à trancher la Cour des Prises dans les cinq siècles et demi de son histoire. Le seul effort, tout récent d'ailleurs, était représenté par des notes prises à la suite de jugements, par des réflexions, reflet d'opinions ou de connaissances variables essentiellement personnelles et qui, par leur imprécision et leur valeur tout officieuse, pouvaient être la cause de graves erreurs.

A quoi attribuer cette situation paradoxale dans l'évolution générale du droit anglais, sinon au nombre infime de ceux qui exerçaient devant la Cour de l'Amirauté (4) ; la masse des avocats et des sollicitors ne s'intéressait pas à l'étude du droit des prises ; il aurait fallu des guerres plus nombreuses et une marine plus puissante pour provoquer l'attention des avocats dans une branche du droit qui, d'un point de vue pécunier, apparaissait sans espérance. L'étude de la jurisprudence, en tant que science, n'a jamais réussi en Angleterre, et celle du droit a toujours été considérée comme le premier moyen pour gagner de l'argent.

L'absence de décisions motivées servant de guide aux avocats, juges, et diplomates dans la négociation des traités donnait un grand poids aux Instructions, Ordres du Conseil

(4) Voir *Doctors' Common and the Old Court of admiralty*, par W. SENIOR.

et Proclamations; c'est ainsi que nous avons vu des juges, fort embarrassés et quelque peu soucieux de ne pas déplaire, questionner le Conseil pour savoir si telles marchandises devaient être condamnées comme articles de contrebande.

Sans adopter la conclusion trop catégorique de Roscoe affirmant que d'un point de vue scientifique il n'existait pas de droit des prises avant Lord Stowell, il faut reconnaître qu'avant lui les juges de la Cour de l'Amirauté ne s'étaient guère inspirés de l'exemple de leurs collègues de Westminster.

Le grand mérite de Lord Stowell et ce qui a assuré le succès durable de son œuvre c'est d'avoir admirablement compris l'esprit de ses compatriotes dans le domaine du droit. L'Anglais dans sa confiance aveugle pour le juge, a toujours éprouvé une aversion profonde pour tout ce qui est doctrinal, théorique, académique; le droit pour lui c'est un jugement dont le raisonnement émanant d'une Cour supérieure possède force de loi; son esprit, nourri de précédents judiciaires, s'est toujours plu à identifier le droit avec la jurisprudence; c'est l'expression même « judge-made-law » qui, de tout temps, a caractérisé le système juridique de l'Angleterre; il n'est pas de plus bel éloge décerné par un peuple à sa magistrature, au reste et de très loin la première du monde.

Lord Stowell, qui connaissait mieux que quiconque l'esprit général animant le droit de son pays, puisqu'il était non seulement civiliste mais aussi avocat de droit coutumier, se mit immédiatement en demeure de donner au droit des prises de Grande-Bretagne la même base, le même caractère que le droit administré dans les autres tribunaux du royaume. Il plaça sa collection de droit international au-dessus des incertitudes d'ordre administratif, en dehors des pactes internatio-

naux, il l'écarta des discussions académiques, il démontra au monde que la Cour des Prises britannique était un véritable tribunal, d'une grande impartialité, possédant une procédure bien définie, des décisions basées sur un corps de jurisprudence raisonnée; et il compléta rapidement et courageusement, avec une très grande sagesse, et un sens aigu des réalités, la longue évolution du droit des prises britannique commencée au quatorzième siècle.

Ce résultat remarquable, qui contribua pour une si grande part à faire du droit des prises anglais, le droit des prises des Etats-Unis, coïncidait avec les victoires de la marine de guerre assurant à la Grande-Bretagne la suprématie de son pavillon sur les mers.

Stowell avait une très haute idée de sa charge et la conception de ses devoirs ne peut être mieux illustrée que par un jugement qu'il prononça en 1799, peu de temps après son installation sur le Banc de la Cour; après avoir posé et précisé certaines règles sur le droit de visite, il déclare sur le ton solennel et autoritaire de tous les juges anglais : « J'espère
« qu'il n'a pas échappé un seul instant à ma mémoire anxieuse
« ce qui constitue les devoirs de ma charge : me considérer
« comme placé ici non pour émettre des opinions particulières et variables, non pour servir des desseins actuels d'intérêt national, mais pour administrer avec sérénité (« indifférence ») cette justice que le droit des nations applique
« sans distinction aux états indépendants, qu'ils soient neutres ou belligérants » (5).

On a dit que Lord Stowell était systématiquement pour son pays; ce reproche, sous une forme aussi tranchante, est

(5) « The Maria » English Prize cases, par ROBINSON, Volume I, p. 152.

inexact ; il était pour tout ce qui peut favoriser le belligérant, tout ce qui facilite ses opérations dans la conduite des hostilités, et en ce sens il déclarait « quel est l'objet du blocus ? « couper toutes communications commerciales avec le port « bloqué. Je dois donc considérer l'acte de sortie comme aussi coupable que l'acte d'entrée » (6).

Mais s'il reconnaît et favorise la suprématie du belligérant, Stowell avait des égards pour les intérêts des neutres. Ainsi, il décide que lorsqu'un neutre transporte des marchandises de contrebande, c'est l'armateur qui doit perdre le bénéfice du frêt et non le navire, à moins qu'il n'y ait eu connivence ou fraude entre l'armateur et les propriétaires de toutes les marchandises à bord (7). Dans une autre décision, il déclare, contrairement à la règle française, que l'achat d'un navire ennemi par un neutre, en temps de guerre, n'entraîne pas la nullité absolue du marché, mais son annulation si la fraude est établie (8).

Toujours dans le même esprit, Stowell décide qu'en aucun cas et sous aucun prétexte le belligérant n'est autorisé à détruire un navire neutre sans paiement intégral du prix du navire et de tout ce qui est à bord. Il est à remarquer que Stowell se garde bien d'interdire la destruction du navire ; tout ce qu'il exige c'est que le prix en soit payé ; en jugeant de la sorte, il sauvegardait les intérêts des deux parties (9).

Ce qui caractérise les jugements de Stowell c'est, en plus de la force du raisonnement, la clarté et la méthode ; la pensée est conduite avec élégance et précision, mais toujours

(6) The Frederick Molke, même ouvrage, page 58.

(7) The Ringende Jacob, même ouvrage, page 160.

(8) The Bernon, même ouvrage, page 70.

(9) The Felecity, même ouvrage, page 233.

dans un cadre déterminé qui fait de ses jugements de véritables modèles. Lord Stowell est à cet égard le juge anglais qui s'est le plus inspiré de l'esprit de logique. Les décisions sur le blocus, rendues en janvier 1799, dans l'affaire du « Vioner Judith » (10), peu de temps après son élévation sur le Bench sont tout à fait remarquables; elles contiennent des formules qui peuvent s'appliquer à d'innombrables cas; il commence par poser la définition : qu'est-ce que le blocus ? Il expose ensuite l'utilité du blocus, et c'est après qu'il prévoit et détermine tout ce qui constitue une rupture ou tentative de rupture du blocus.

La théorie du voyage continu est justement célèbre; c'est Stowell qui l'a posée pour la première fois dans le jugement du « Maria ». Voici, d'après la formule lumineuse et concise du grand juge, ce qui constitue le criterium du transit continu :

« C'est un principe bien établi... que le simple fait de « toucher un port sans y introduire de marchandises dans le « « common stock » du pays n'altère pas la nature du voyage « qui reste le même à tous égards et doit être considéré « comme un voyage pour le pays où le navire fait voile » (11).

L'expression « importation into the common stock of « the country » est devenue classique. La Cour Suprême des Etats-Unis, pendant la guerre civile, l'employa expressément dans plusieurs jugements; et Sir Samuel Evans, Président de la Division de l'Amirauté, Cour des Prises pendant la dernière guerre, déclare dans le jugement qu'il prononce dans l'affaire du « Kim » :

« Le principal criterium de la destination réelle d'une

(10) Même ouvrage, page 150.

(11) Même ouvrage, page 364. Ne pas confondre avec le jugement précédemment cité.

« cargaison est sa consignation pour le port neutre, en vue de « l'importer dans « le common stock » du pays » (12).

On a pensé que Stowell était un créateur de droit; pareille affirmation est inexacte; nous avons vu que le droit des prises avait déjà atteint un réel développement avant les guerres de l'Empire, par deux documents des dix-septième et dix-huitième siècles, œuvres de juristes touchant de près au fonctionnement de la Cour de l'Amirauté nous avons montré que le droit des belligérants et des neutres dans la guerre navale et l'organisation de la Cour des Prises avaient quitté depuis longtemps le stade de l'enfance. Stowell n'a fait qu'appliquer à des cas d'espèce les théories en vigueur, les principes posés dans les nombreux traités : Proclamations, Ordres du Conseil, Instructions, etc... mais en sachant admirablement les adapter aux situations nouvelles.

Très rarement, il cite un écrivain de droit international, ou même de droit interne; il a foi en sa vaste culture, sa grande intelligence et son esprit éminemment juridique.

Neuf volumes qui, à l'exception des deux derniers, sont entièrement remplis de jugements de prises, représentent son œuvre. Réserve inestimable de précédents qui gardent un haut niveau de pensée, une expression élégante et claire, une forme brillante et précise, une grande science des principes du droit des prises et, par dessus tout, une vue profonde des faits. Ses jugements sont devenus non seulement le droit des prises des Etats-Unis, mais aussi celui des Dominions. Pendant la dernière guerre ses décisions ont guidé les Cours des Prises de Grande Bretagne, d'Egypte, du Canada, des Antilles, d'Afrique du Sud, des Indes et de Hong-Kong.

(12) « The Kim » British and Colonial Prize Cases, page 481.

§ II. — LE « STOWELL CASE LAW »

Nous finirons cette étude en disant quelques mots des jugements de Stowell en tant que précédents possédant à l'heure actuelle ce que les juristes anglais appellent « a binding value ».

Pendant la guerre de Crimée le Juge de la Cour des Prises et les avocats firent souvent appel aux décisions de Stowell ; ce fut également le cas dans la dernière guerre malgré les changements considérables intervenus dans la conduite des opérations navales et dans le commerce maritime ; dans les affaires « the Roumanian », « the Parchim », « the Roland », et beaucoup d'autres, les formules célèbres posées par Stowell furent expressément citées.

En 1804 Stowell avait posé comme principe que la Cour des prises ne reconnaît pas de « lien » (dette hypothécaire ou gagiste) sur un navire ennemi et qu'en conséquence le porteur d'une obligation de prêt à la grosse ne saurait être admis à la répartition du prix de vente. Les prêts à la grosse et les respondentia bonds (prêts sur cargaison ont à l'heure actuelle presque entièrement disparu ; les respondentia ont été remplacés par le crédit documentaire (connaissements joints à des lettres de charge). En cette matière, le principe de Stowell posé dans les affaires « Tobago » et « Marianna » (13) fut confirmé par Sir Samuel Evans et les juges du Comité judiciaire du Conseil Privé.

(13) Même ouvrage, pages 456 et 518.

La question fut soulevée dans l'affaire du navire « O-
dessa », et sous la forme la plus courante et la plus simple.
Les demandeurs étaient des banquiers qui avaient escompté
des traites et reçu des connaissements comme garantie ; mal-
gré la plaidoirie des avocats faisant valoir que les conditions de
la vie commerciale avaient entièrement changé, le principe
de Stowell fut affirmé par son successeur à la Cour des pri-
ses, Sir Samuel Evans, et confirmé en appel par le Conseil
Privé. Lord Mersey, dans sa lecture du jugement, mention-
ne expressément l'affaire du « Tobago » et le nom de Sto-
well. (14)

(14) British and Colonial Prize Cases, page 163.

§ III. — GARDE ET VENTE DES PRISES

Le vieux système des Commissaires des prises avait pris fin, le Marshal leur avait succédé et ses fonctions, comme gardien et agent chargé de la vente, tendaient à s'accroître très rapidement. Mais sous l'Empire et jusqu'à la guerre de Crimée il dût exercer ses fonctions concurremment avec les mandataires des capteurs, désignés par la Cour, et qui pouvaient être des armateurs, des commerçants, des banquiers.

Ce qui fortifia la position du Marshal, ce fut, dans une très large mesure, le nombre et la valeur des prises qui étaient droits d'amirauté, c'est à dire tous les navires ou marchandises, à l'exception de ceux capturés sur mer pendant les hostilités par les navires de guerre ou les corsaires munis de lettres de marque; ainsi, les biens des pirates, les marchandises saisies à terre, les navires capturés par des corsaires, non porteurs de lettres de marque, les navires et marchandises ennemis, saisis dans les ports du royaume, appartenaient à cette catégorie. Tous les biens de cette nature « demeuraient entre les mains du Marshal ou de commissaires spécialement désignés à cet effet et une fois condamnés étaient vendus par leur intermédiaire, et le produit de la vente payé au Greffe (Registry) de la Cour de l'Amirauté ». (Rapport de Rothery au Trésor).

Dès son installation, Stowell posa des directives sur le rôle et la conduite des commissaires qui, en vertu de leur désignation judiciaire, étaient mandataires et officiers de la

Cour, pour toute la besogne qu'elle ne pouvait accomplir directement.

Nous avons vu qu'aux dix-septième et dix-huitième siècles un très grand relâchement régnait dans la conduite des commissaires; le produit des ventes était gardé pendant un temps excessif. Ce fut le mérite de Stowell de mettre fin à tous ces abus; avant lui les capteurs de la Marine Royale et les corsaires « gardaient les prises en leur possession et après la condamnation en disposaient comme eux ou leurs agents le jugeaient utile » (15). Par le Prize act de 1793, les ventes devaient avoir lieu par agents des capteurs dûment autorisés et le compte de la vente fait sous serment et déposé au Greffe de la Cour de l'Amirauté (16).

Le Marshal étant officier de la Cour, et payé par des honoraires (fees) sur chaque adjudication, s'efforça d'attirer à lui la plus grosse partie de ce travail très rémunérateur; la Cour, pour des raisons de commodité, le favorisa, mais Stowell se refusa toujours à lui attribuer un rôle exclusif.

Le même système fut repris, précisé et complété en 1854 au début de la guerre contre la Russie; le Prize Act, voté la même année, décida que toutes les prises, sans exception, seraient remises à la surveillance et la garde du Marshal et, en cas de condamnation, le juge devait en ordonner la vente « par les officiers de la Cour ou par toutes personnes autorisées à cet effet ». Cette dernière phrase laisse supposer que dans des circonstances particulières la vente pouvait avoir lieu par l'intermédiaire de mandataires ne faisant pas partie du personnel de la Cour.

(3) Rothery Report on Prize Droits p. 135.

(4) 33 Georges III, c. 66.

Dans le Prize Act de 1864, cette dernière catégorie d'agents a disparu et chaque vente doit avoir lieu « sous la surveillance et la direction du Marshal à qui chaque prise, après avoir été conduite dans un port, devait être remise » (17). La même prescription fut inscrite dans les Prize Rules de 1914.

Cette fois le Marshal avait le monopole de ses premières attributions.

(17) 25 et 28 Vict. c. 25, Sec. 16, 28.

Du Traité de Vienne à nos jours

Le travail de la Cour des prises se prolonge pendant quelques années après la signature du traité de Vienne. Dans toute guerre importante entre puissances maritimes le nombre des captures est tel que, pendant plusieurs années après les hostilités, la Cour des prises continue de siéger pour liquider les affaires en cours. Ce fut le cas pendant les guerres de l'Empire et pendant la dernière guerre; jusqu'en 1923 Sir Henry Duke continua le travail entrepris par Sir Samuel Evans.

Pendant plus de trente ans, la Cour de l'Amirauté cesse d'exercer sa juridiction en matière de prises, durant cette longue période de calme et de prospérité commerciale et industrielle, le seul évènement intéressant notre sujet est le rattachement, en 1825, de la juridiction des prises de la Cour de l'Amirauté d'Ecosse à la Haute Cour de l'Amirauté d'Angleterre (1) qui, par cette fusion (la juridiction des prises de la Cour de l'Amirauté d'Irlande ayant été absorbée en 1800) devient la Cour des prises Britannique avec des organes identiques à travers le monde sous la forme de Cours de Vice-Amirauté, siégeant dans toutes les colonies et dominions de l'Empire.

Le 29 mars 1854, la Grande Bretagne déclare la guerre à la Russie. Il y a peu à dire sur l'activité de la Cour des

(1) 6 George IV, c. 120, séc. 57.

prises; les décisions les plus intéressantes furent celles du Comité judiciaire du Conseil Privé, tribunal d'appel, où le nom et les jugements de Lord Stowell furent fréquemment évoqués.

Cette guerre, du point de vue naval, fut peu importante; la situation géographique de la Russie, et le fait que les opérations se déroulaient dans la Mer Noire, la participation des escadres françaises, la suppression des lettres de marque, et l'importance médiocre de la marine de commerce russe, firent que le nombre de navires capturés ne dépassa pas deux cent cinq; presque tous d'un tonnage très bas (le plus important jaugeait 532 tonnes).

Dans l'avant-dernière période de notre histoire, nous allons assister à l'assimilation complète de la Haute Cour de l'Amirauté aux autres tribunaux de l'Angleterre.

La première phase, c'est la suppression de *Doctors' Commons* en 1857; désormais, il n'y aura plus qu'un barreau, qu'une seule catégorie d'avocats : ceux qui auront reçu leur diplôme dans les *Inns of Courts*; la rivalité de plusieurs siècles entre les civilistes (les *advocates*) et les *common lawyers* (les *barristers*) prend fin sur le triomphe de ces derniers.

Les civilistes ne représentaient pas, du moins dans les débuts, la tradition anglaise; leur nom même les condamnait; ils devaient fatalement disparaître.

La deuxième phase est représentée par une série de lois codifiant la procédure et réorganisant le système judiciaire. Il n'y eut pas à proprement parler de réforme, ce fut un travail général de simplification, de modernisation, si l'on peut dire, qui s'appliquait à toutes les branches du droit anglais, en vue de le réadapter aux conditions nouvelles de

la vie qui s'étaient brusquement transformées au cours du dix-neuvième siècle dans l'essor prodigieux de l'industrie et du commerce britanniques.

Cet esprit nouveau qui s'efforce de rendre plus cohérent, plus logique, plus clair un système dont les plus graves défauts sont l'archaïsme et quelques fois l'incohérence (voir le droit criminel); l'imprécision et la dispersion des textes (arrêts ou statuts) est essentiellement évolutionniste; il est trop pénétré des traditions anglaises pour bouleverser le système existant vieux de plusieurs siècles. Un des résultats les plus marquants de cette tendance générale à la codification et à la réadaptation est la grande loi sur les assurances maritimes, la *Marine Insurance Act* de 1907.

Sir Mackenzie Chalmers, qui fut l'un des rédacteurs de la loi, a publié un ouvrage où, à la suite de chaque article, il mentionne les « Cases », les jugements qui l'illustrent ou le complètent; tous ces jugements sont antérieurs à 1907; on s'aperçoit très vite que la loi n'est que la codification de la jurisprudence.

Il en fut de même pour la procédure des prises; dans le *Naval Prize Act* de 1864 (2) et les *Prize Court Rules* de 1898, (3) aucun principe nouveau ne fut introduit, mais les usages et les règles antérieurs confuses et éparses furent précisés, divisés et rassemblés avec un très grand soin dans 289 articles et appendices.

Après la disparition de *Doctors' Commons* la Haute Cour de l'Amirauté s'était installée à Westminster où siégeaient déjà les autres juridictions de droit coutumier et d'équité : *Common Pleas*, *Exchequer*, *Queen's Bench*, *Chan-*

(2) 27 et 28 Victoria c. 25, sec. 5.

(3) *Order in Council*, octobre 20, 1898.

cery. En 1873, par le Judicature Act 36 et 37 Victoria c. 66 Sec. 16 la Cour de l'Amirauté était absorbée dans la Haute-Cour de Justice et devenait la Division des Testaments, Divorce et Amirauté.

Après une migration qui 'avait conduite dans toutes les provinces d'Angleterre, vers le début du quinzième siècle dans une église désaffectée de Southwark, faubourg assez misérable de Londres sur la rive droite de la Tamise, et plus tard, en 1660, dans le cœur de la Cité, à l'ombre de Saint-Paul, tout près des vieux hôtels où descendaient les diplomates, les grands seigneurs, et les hommes de lettres du continent, la Cour de l'Amirauté, après avoir siégé dans le Hall de Westminster, avant dernière halte dans la voie de l'assimilation, se transformait en Division de la Haute-Cour, tout comme le King's Bench ou la Chancery, et s'installait définitivement dans un palais de justice unique pour toutes les juridictions supérieures d'Angleterre, le long de la grande artère qui va de Trafalgar à Saint-Paul.

En 1891, par le Judicature Act (54 et 55 Vic. c. 53 Sec. 4), La Division de l'amirauté devient expresément juridiction des prises.

Le passage de la loi est ainsi conçu :

1) La Haute Cour d'Angleterre sera Cour des Prises dans le sens de la Naval Prize Act de 1864; sa juridiction s'étendra aux hautes mers et à tous les dominions de Sa Majesté.....

2) Conformément aux règlements de la Cour, toutes les affaires soumises à la juridiction de la Haute-Cour siégeant comme Cour des Prises, d'après cet Act, relèveront et seront jugées par la Division des Testaments, Divorce et Amirauté.

Cette loi est le dernier acte dans la voie de l'assimilation définitive; elle précise ce qui, malgré le silence des *Judicature Acts* de 1873, ne faisait aucun doute pour personne; la Division de l'Amirauté, successeur de l'ancienne Haute-Cour de l'Amirauté, la remplaçant dans toutes ses attributions, devenait obligatoirement Cour des Prises.

Nous ne dirons rien des arrêts rendus pendant la guerre, des principes posés et développés par Sir Samuel Evans, Lord Sterndale et Sir Henry Duke (aujourd'hui Lord Merivale), Présidents de la Cour des Prises; une collection très complète des jugements de la Cour et des arrêts du Comité judiciaire du Conseil Privé a été réunie par les soins du Lloyd.

Nous allons terminer cette étude sur l'histoire de la Cour des Prises, en exposant l'état de la procédure à l'heure actuelle. Nous verrons que l'évolution est complète; grâce à un esprit très libéral, profondément animé d'un désir de justice, de loyauté et de franchise, les neutres et d'une manière générale tous ceux qui sont défendeurs dans les instances où la condamnation de leurs biens est en jeu, peuvent se défendre librement; désormais, chaque partie dans l'instance, capteur ou défendeur, aura à sa disposition tous les moyens de preuve susceptibles d'éclairer l'affaire et, pour employer une expression très anglaise chaque partie possèdera « a fair chance in his favour ».

Avant 1914, comme nous l'avons déjà vu, la manifestation de la vérité se faisait de deux façons : 1° Par les papiers du navire et les documents relatifs aux marchandises; 2° Par l'interrogatoire de l'équipage.

Nous allons assister au dernier progrès dans la voie de l'assimilation de la Cour des prises aux autres juridictions anglaises; en 1873 et 1891, la Cour de l'Amirauté est rentrée

dans le cadre judiciaire général; en 1864 et 1898, des progrès sérieux ont été réalisés dans le même sens pour la procédure; en 1914, les Prize Court Rules (4) achèvent l'évolution, en même temps qu'elles constituent le triomphe de l'esprit libéral. L'Order XV Rule 2 de 1914 autorise, comme moyen de preuve, non seulement les papiers du navire, mais également les dépositions au moyen d'affidavits des officiers du navire capteur et du navire saisi, les dépositions de témoins prises avant et en dehors de l'audience, « *et tout autre moyen de preuve que le juge pense utile.* »

Cet esprit n'anime pas que les textes; les juges se montrent également très libéraux dans l'admission des moyens de preuve. Un jugement du Conseil privé (affaire « Edna » 1921) s'exprime ainsi : (5)

« La valeur d'une preuve plus complète était si minime
« à côté du retard qu'elle entraînait, que la Cour se trou-
« vait amenée à refuser toute investigation, autre que celle
« fournie par l'examen des papiers du navire, et les interro-
« gatoires déjà prévus. Maintenant que les conditions ont
« changé et que les facilités dans la détermination de la vé-
« rité par des recherches plus complètes, s'ajoutant à l'in-
« troduction de nouveaux moyens de preuve, rendent un
« retard même considérable digne d'être risqué, il ne fait
« aucun doute que les mêmes juges auraient exercé leur dis-
« crétion dans un sens contraire. Et cela serait particulière-
« ment vrai si la question en litige était la validité et l'au-
« thenticité de la nationalité apparente du navire. »

Si la Cour des prises a donné aux parties la possibilité d'utiliser toute preuve en leur faveur, elle les a par contre

(4) Order in Council, august 5, 1914.

(5) Lloyd's Prize Cases IX, p. 70.

astreint à produire tout ce qui peut aider à la manifestation de la vérité, même au cas où cette production risquerait de nuire à leurs intérêts; c'est ainsi que le juge de la Cour des prises est fréquemment appelé à rendre des ordonnances de communication de pièces (*order for discovery*) qui sont de véritables commandements adressés, soit au capteur, soit au défendeur, soit aux deux, les obligeant à communiquer au tribunal toutes pièces en leur possession susceptibles d'éclairer l'affaire.

Cette obligation est la contre-partie du droit accordé au capteur ou au défendeur d'utiliser tout document, tout fait, tout témoignage, toute circonstance, pourvu qu'ils se rapportent directement à l'affaire.

La communication de pièces est surtout utile, pour ne pas dire essentielle, lorsqu'il s'agit d'établir une intention. En matière de contrebande, l'intention de faire parvenir les marchandises à l'ennemi est une des conditions sans lesquelles la condamnation ne peut être prononcée; comment établir cette intention ? C'est là un point fort délicat qui justifie l'*order for discovery*. La nécessité de cette procédure a été nettement indiquée par Lord Parker dans l'affaire « Consul Corfitzon » (Comité judiciaire du Conseil Privé, 1917) (6).

« Les marchandises ayant été expédiées sur navire neutre, et ostensiblement destinées à un port neutre, ne peuvent être contrebande de guerre, que si, en vertu du principe du voyage continu, et conformément à l'intention réelle des parties intéressées dans la transaction, elles avaient une destination finale dans un pays ennemi... » Lord Par-

(6) Lloyd's Prize cases VI, p. 268.

ker expose ensuite que toute circonstance, toute déduction, tout fait qui peuvent établir cette intention sont admissibles. « L'order for discovry étant limité aux documents qui peuvent éclairer la nature et la marche des affaires de l'appellant, ainsi que l'importance de son commerce avec l'Allemagne pendant les quelques mois qui ont précédé et suivi la déclaration de guerre, il est impossible, dans l'opinion de leurs Seigneuries, de juger que l'ordre était erroné en droit ». Dans le même jugement, Lord Parker déclare qu'une communication complète de la part du défendeur doit être la meilleure façon de défendre sa propre cause, si cette cause est bonne ».

A côté de cet esprit libéral, autorisant tous les moyens de preuve, on remarque, comme traits particuliers de la nouvelle procédure, la suppression de certaines formalités en vue d'abrégier la durée des litiges. Quoique l'Ordre VII des Règles de 1914 reprend l'ancienne pratique des pleadings (conclusions), Sir Samuel Evans, dès les premières audiences du début de la guerre, déclare s'opposer formellement à leur emploi : « à l'exception de cas très spéciaux, et il peut y en avoir, je ne veux pas participer à l'introduction des pleadings, summonses for particulars etc.... dans la procédure de la Cour des Prises ».

Voici en quelques mots ce que sont les « pleadings » et les « summonses for particulars ».

Une fois l'assignation (writ) lancée, les parties ou leurs conseils comparaissent devant le tribunal; jadis, elles devaient faire un exposé oral complet de l'affaire indiquant tout particulièrement les points en litige et l'objet de la demande; maintenant cette formalité essentielle est écrite et correspond à des conclusions posées à la barre. Les conclu-

sions (pleadings) doivent indiquer très exactement les faits invoqués sur lesquels s'appuie la demande, de telle façon qu'une surprise à l'audience soit impossible.

Lorsque les faits allégués sont trop vagues ou paraissent comporter des omissions, l'une ou l'autre partie peut demander des précisions directement à l'adversaire; en cas de refus, elle adresse un summons for particulars au Master (fonctionnaire de la Haute-Cour), lequel fait délivrer à l'autre partie un order for delivery of particulars.

La politique de Sir Samuel Evans n'avait qu'un but : en simplifiant la procédure, hâter la solution des affaires; mais un sérieux inconvénient se présentait immédiatement : l'une des parties, et en général le défendeur, risquait d'ignorer une partie importante des faits sur lesquels s'appuyait la demande.

E.-S. Roscoe, qui était et est toujours Registrar de la Division de l'Amirauté, affirme que les inconvénients furent très modestes. « Le travail de la Cour des prises pendant huit ans a prouvé que les exposés écrits des points de vue adverses ne sont généralement pas nécessaires pour juger d'une façon satisfaisante » (7).

Une autre modification de la nouvelle procédure, mérite d'être signalée, car elle provoqua des plaintes très vives de la part neutre. Il était jadis d'usage de relâcher le navire ou les marchandises, sous caution représentant la valeur totale des biens restitués à leur propriétaire. L'ordre de réquisition XXIX de 1914 innove complètement; il autorise la Cour, sur demande de la Couronne, à ordonner la remise du navire ou des marchandises à l'Amirauté, avant toute condamnation,

(7) History of the Prize Court, p. 75.

sur simple versement d'une caution. Les Etats-Unis protestèrent énergiquement par une note du 5 novembre 1915, mais la Grande-Bretagne répondit par une fin de non recevoir.

Le travail de la Cour fut considérablement augmenté pendant la dernière guerre, à la suite des ordres de repré-sailles du 11 mars 1915 et des 10 janvier et 16 février 1917, autorisant la saisie et la détention de toutes marchandises d'origine, de destination ou de propriété ennemie sur navires britanniques, alliés ou neutres, mais cette augmentation des affaires se trouvait compensée par la suppression de nombreux litiges, du fait que les capteurs n'obtenaient plus la condamnation des prises à leur profit; d'autre part, les « joint captures » (capture d'un navire par plusieurs vaisseaux) qui avaient soulevé de si nombreux conflits entre les capteurs, devenaient sans objet.

La guerre de 1914-1918 a affirmé l'autorité et le prestige de la Cour des prises anglaise; les juges éminents qui l'ont présidée se montrèrent dignes de leurs illustres prédécesseurs, les César, les Jenkins et surtout Lord Stowell, dont l'œuvre féconde se trouva complétée et harmonisée avec les conditions nouvelles de la guerre navale et du commerce maritime; il demeure le grand maître du droit des prises anglais et américain et nombreux furent les hommages rendus à son nom par les juges d'Angleterre et des colonies.

La Cour des prises d'Angleterre est devenue le tribunal de l'Empire Britannique; géographiquement sa juridiction s'étend sur toutes les mers, et sur tous les territoires des colonies et des dominions; l'existence de cours de vice-amirauté créées dans un but pratique ne change rien au principe.

Tout en sauvegardant les droits des parties, la procédure a été sans cesse améliorée et simplifiée; les garanties

de la défense ont été augmentées jusqu'à les rendre aussi efficaces et aussi nombreuses que dans les procès ordinaires.

De même qu'au XVI^e siècle, les ambassadeurs de France, d'Espagne et de toutes les grandes puissances se soumettaient volontiers à ses décisions, c'est avec une absolue confiance que les neutres ont accepté le jugement de la Cour des Prises Britannique au cours de la grande guerre.

Vu, le Doyen :

Vu, le Président :

BERTHÉLEMY.

Henri LÉVY-ULLMANN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLETY.

Bibliographie

- A History of English Law, par W. S. Holdsworth; Vol. I.
3° édition (Londres, 1922).
- A History of English Institutions, par A. C. Carter, 3° édition (Londres, 1906).
- An Introduction to the History of English Law, par Harold Potter, 2° édition (Londres, 1926).
- Black Book of the Admiralty édité par Sir Travers Twiss, IV volumes (Londres, 1873).
- British and Colonial Prize cases, collection éditée par E. C. M. Trehern et A. Wallace Grant (Londres, 1916-1922).
- Commentaries of the Laws of England, par Sir William Blackstone, IV volumes (édition Murray, Londres, 1876).
- Dictionnary of National Biography, édité par Sidney Lee
58 volumes (Londres, 1900).
- Doctors' Commons and the Old Court of Admiralty, par William Senior (Londres, 1922).
- Encyclopedia Britannica Vol. I, 14° édition (Londres, 1929).
- English Prize Cases par Charles Robinson.
- Fœdéra, Conventiones Literac Acta Publica inter Reges Anglica, par Thomas Rymer historiographe de la Reine (Londres, 1735).
- History of England, par Samuel R. Gardiner, Vol. VI (Londres 1884).

- History of the English Prize Court, par E. S. Roscoe (Londres, 1924).
- International Law Part II War, par John Westlake, 2^e édition (Cambridge Press, 1913).
- Law and Custom of the Sea (1205-1767). 2 volumes publiés en 1915, par la Navy Records Society.
- Life of Sir Leoline Jenkins, par William Wynne, 2 volumes (Londres, 1724).
- Life of Lord Stowell, par E. S. Roscoe (Londres, 1916).
- Lloyd's Reports of Prize Cases during the European War, 10 volumes publiés sous la direction de J. Aspinall (Londres, 1915-1924).
- Notes on the Principales and Practice of Prize Courts of the late Judge Story, éditées par Frédéric Thomas Pratt (Londres, 1854).
- Reports of Prize Cases (1745 à 1859) édités par E. S. Roscoe, 2 volumes (Londres, 1905).
- Select Pleas in the Court of Admiralty (1390-1602), 2 volumes publiés par la Selden Society (Londres, 1897).
- Système judiciaire de l'Angleterre par Henri Levy-Ullmann.
- The Organisation and Work of the British Prize Court (1914-1923), par E. S. Roscoe H. M. Stationery Office, 1923.
- The diary of Samuel Pepys, édité par H. B. Wheatley, 3 volumes (Londres, 1896).
-

Table des Matières

	Pages
<i>Introduction</i>	5
CHAPITRE PREMIER. — <i>Des origines au début du XVII^e siècle</i>	9
§ I. — Juridictions chargées de réprimer la piraterie antérieurement à 1357, date certaine de l'existence du Tribunal de l'Amiral. — Méthodes judiciaires de l'époque	11
§ II. — Les tribunaux des Amiraux	17
§ III. — La Cour de l'Amirauté. — Sa lente et difficile progression	22
§ IV. — Au seizième siècle l'existence de la Cour de l'Amirauté se stabilise. Elle étend les limites de sa compétence	25
§ V. — Le conflit entre les Cours de Westminster et de l'Amirauté	29
§ VI. — Le principe qu'un jugement est nécessaire pour valider une prise. — Développement et perfectionnement des moyens de preuve et de la procédure à la fin du seizième siècle	32
CHAPITRE II. — <i>De 1600 à la Restauration</i>	37
§ I. — Garde et vente des prises	47

	Pages
CHAPITRE III. — <i>De la Restauration jusqu'au Lord Stowell juge de la Haute Cour de l'Amirauté en l'an 1798</i>	49
§ I. — Les rapports de la Cour des Prises et de l'Exécutif	59
§ II. — Garde et vente des prises	65
CHAPITRE IV. — <i>La Cour des Prises pendant les Guerres Napoléoniennes (Lord Stowell)</i>	67
§ I. — L'œuvre de Stowell	71
§ II. — Le « Stowell Case Law »	78
§ III. — Garde et vente des prises	80
CHAPITRE V. — <i>Du Traité de Vienne à nos jours</i>	83
<i>Bibliographie</i>	95

Imprimerie « LES PRESSES MODERNES », 43, rue de Maubeuge, Paris.
Ateliers à Reims (Marne)
